14e Année. — N° 648.

Le Numéro : 50 centimes.
Europe: 0 fr. 60 — Autres pays : 0 fr. 75

18 Février 1911.

Tous les Samedis.

LA VIE AU GRAND AIR

LE BOBSLEIGH A CAUTERETS

La grande excursion de sports d'hiver, organisée par le Touring-Club, avait les Pyrénées pour théâtre cette année. Elle se termina à Cauterets où des courses de bobsleighs, de skis et de luges, furent disputées.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

THISBÉ

ED. PINAUD 18, Place Vendôme PARIS

NE GARDEZ PAS UN **RHUME de CERVEAU**

N'attendez pas qu'il tombe sur la poitrine et devienne incurable, puisque les Pilules CEREBRA (Composition végétale) guérissent en une heure le *Rhume de Cerveau, Rhume des foins* et toutes les *sécrétions nasales* 2 fr. Bonnes pharmacies. Envoi fco contre 2 f. 15 à Fructus Docteur en Phie, Avignon

REMEDE FACILE ET EFFICACE

VOITURE DE PROMENADE

DUPONT

10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Envoi Franco du Catalogue
AUCUNE SUCCURSALE

Officiers Ministériels

ENTE au Palais de justice, à Paris, le 11 mars 1911, à 2 heures de relevée.

ERRAINS ET CARRIERES DE PLATRE

dits « de Beaumont » (anciennes carrières Jacques Leclaire) sis à MONTREUIL-SOUS-BOIS

superficie : 15 hectares 55 ares 91 centiares environ, loués en partie seulement Mise à prix :

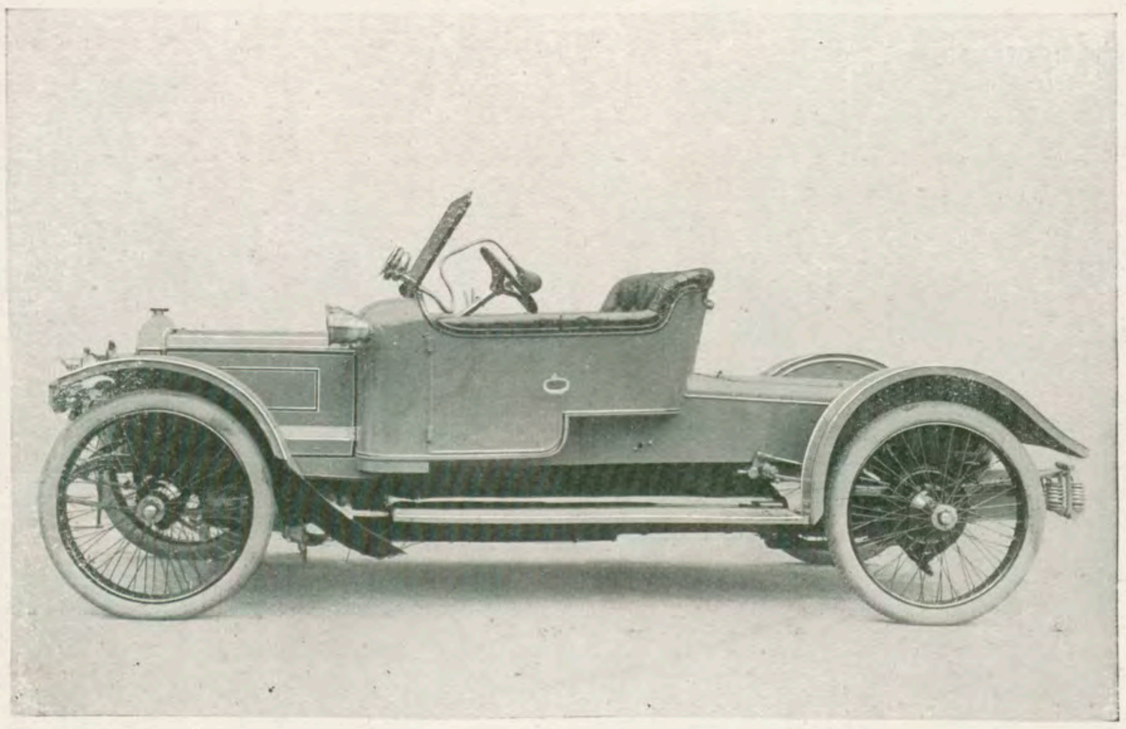
60.000 francs. S'adresser à Mes G. Berton, Ribadeau-Dumas, Manceau, Alphonse Chartier, avoués ; Thion de la Chaume, notaire à Paris, et à Me Robillard, notaire à Montreuil-sous-Bois.

Le Moteur **SANS SOUPAPES**

a définitivement conquis le monde entier

LA MEILLEURE VOITURE ANGLAISE **Daimler** MUNIE DE CE MOTEUR

est la preuve incontestée de sa supériorité



MODÈLE LIVRÉ A S. M. I. L'EMPEREUR DE RUSSIE

Société Française de la DAIMLER Motor Cy

Téléphone 544.31 — *18, Rue Troyon (Étoile) = PARIS*

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel PARIS

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragees de **THYROIDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 drageés est expédié franco par le* LABORATOIRE 3 bis, R. de Dunkerque, Paris, contre mandat-poste de 10 TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN en ayant soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty*

---

50 Ans de Succès **LINIMENT GÉNEAU**

Plus de FEU — Plus de TARES

MARQUE DE FABRIQUE

Seul TOPIQUE FEU remplaçant le FEU sans douleur ni chute du poil. Guérison rapide et sûre des ***Boiteries, Molettes, Foulures,*** Vessigons, Engorgements des jambes, ***Suros***, Eparvins, etc.

Dépôt : 165, Rue St-Honoré, Paris et dans les Princip. Pharmacies

---

BAUME DYNAMOPHORE

SANTÉ - VIGUEUR - SOUPLESSE

Guérison certaine et rapide

Foulures, Lésions, Lumbago, Rhumatismes

Le Flacon 3 fr. en vente dans toutes bonnes pharmacies

Pharmacie DARDENNE, à TOURS

SAGE-FEMME 1re cl. *Pensionnaires toute époque.* BARLET, 112, rue Réaumur. Beauté des Seins, Epilation, Obésité. — *Renseignements gratis.*

DANS UNE AUTO

VINOT DEGUINGAND

ON A TOUJOURS LE SOURIRE

le Succès de l'année :
le chassis 12 HP, 4 cyl. 6.500 Frs
catalogue franco

Bureaux & Usines 29 Quai National. Puteaux.

COGNAC J.& F. MARTELL

Produit naturel *des Vins récoltés et distillés dans la région de* **Cognac** | MAISON FONDÉE en **1715**

LA MEILLEURE HUILE

POUR TOUS MOTEURS

GARGOYLE
MARQUE DÉPOSÉE

Vacuum Mobiloils

Faites composer et imprimer vos catalogues de luxe par Pierre LAFITTE & Cie.

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cᵉ, February 18 th 1911.

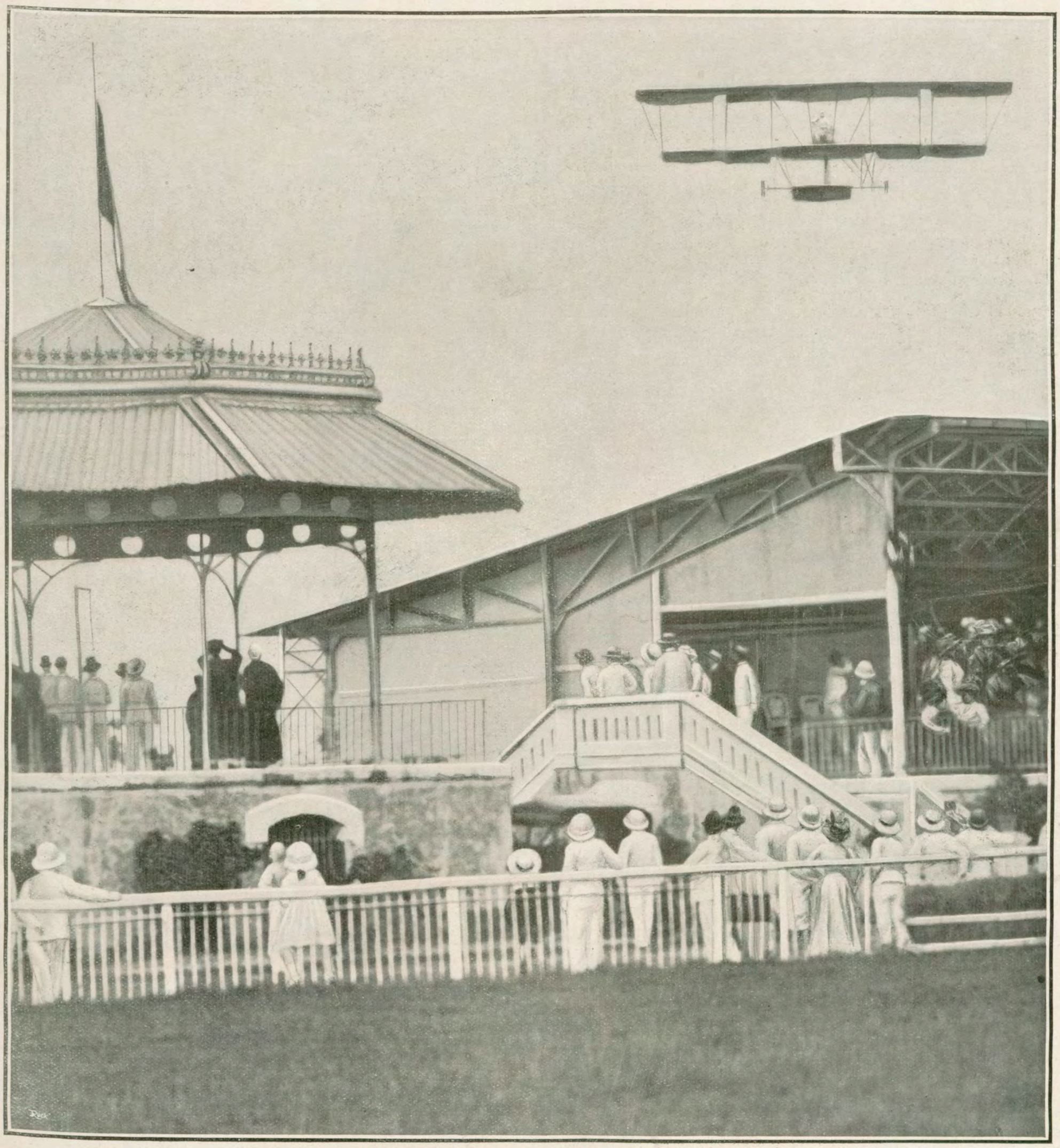
La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

18 Février 1911 — N° 648
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées. Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, avenue du Maine
Publicité : HUGUET, DE PALLISSAUX & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ

Pages d'Annonces, la ligne	2 fr.
La page	600 fr.
Encartage	750 fr.

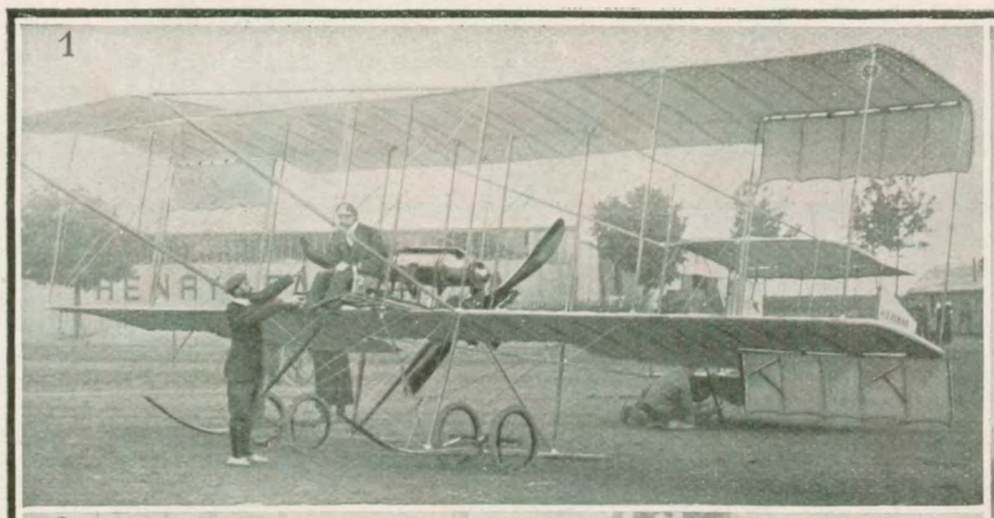


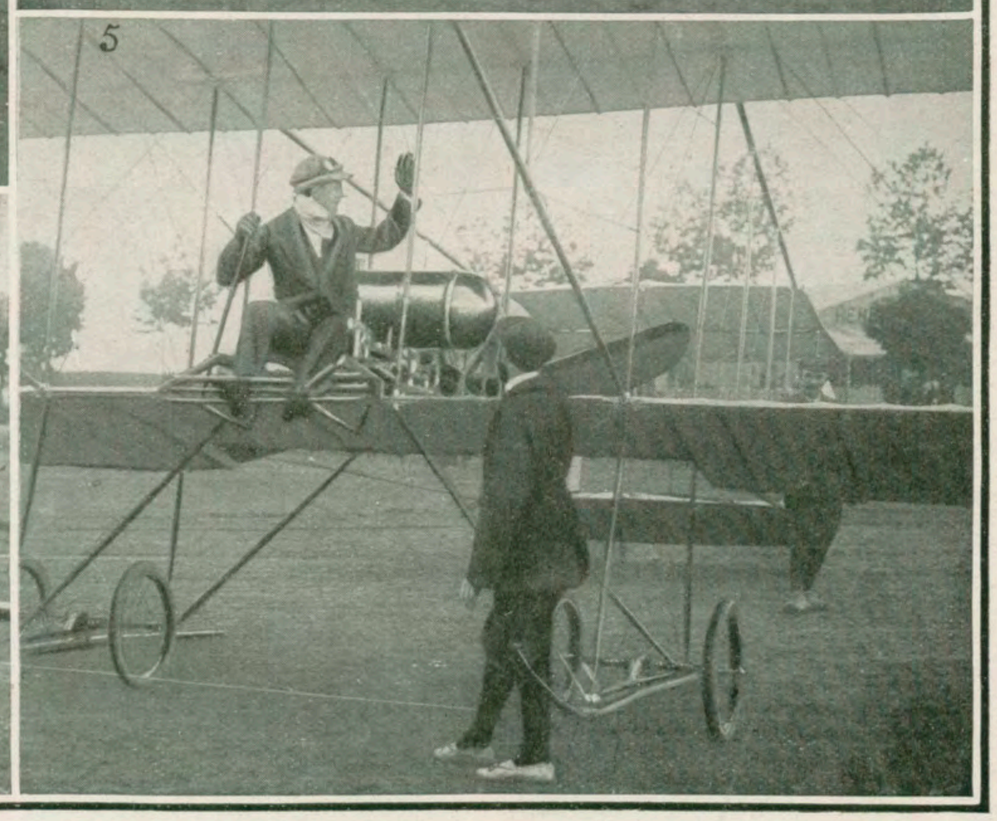
VAN DEN BORN ACCOMPLIT LE PREMIER VOL EN EXTRÊME-ORIENT

Devant un public nombreux et comprenant les races les plus diverses, Européens, Annamites, Malabars, Indiens, Métis, Chinois, etc..., l'aviateur Van den Born a accompli, à Saïgon, dernièrement, le premier vol effectué en Extrême-Orient. Tous les véhicules avaient conduit la foule au champ de courses où opérait l'ancien champion cycliste, depuis le pousse-pousse jusqu'à la voiture indigène malabare. A chaque sortie, la foule entourait le hangar en paillotes et bambou lié, construit par des Chinois, pour acclamer l'habile aviateur.

LA CONDUITE D'UN BIPLAN

Henry Farman a posé lui-même avec Weymann pour les clichés du biplan. Quant au monoplan, nous





Les manœuvres du biplan.

1. Manœuvre pour se maintenir droit dans les airs : le stabilisateur est presque parallèle au sol. — 2. La façon dont le mécanicien doit tenir l'appareil au départ. — 3. Henry Farman montre à Weymann comment on doit mettre l'hélice en marche. — 4. Pour descendre : on braque le stabilisateur vers le sol en baissant légèrement le levier. — 5. Tout va bien : vous levez la main pour donner l'ordre du départ.

Le public considère un peu les aviateurs comme des héros. Et il n'a certes pas tout à fait tort. Mais il s'imagine, lorsqu'il n'est pas initié, la conduite de l'aéroplane comme un travail au-dessus des forces humaines. Or, rien n'est plus facile en apparence tout au moins. Et nous allons essayer de vous expliquer en quoi consistent les manœuvres du biplan et du monoplan. Evidemment nous n'avons pas la prétention de passer tous les appareils en revue. Nons en avons choisi un de chaque genre : un Henry Farman et un Blériot.

Observations générales L'aéroplane est sorti du hangar. Après avoir minutieusement étudié tous ses organes pour voir s'il n'est pas déréglé, le moteur est mis en marche. Deux mécaniciens se mettent à l'arrière pour tenir l'oiseau, tandis qu'un troisième lance l'hélice. Dès que celle-ci est partie, l'homme qui la tenait se recule et passe sous le longeron. Il va voir si tout marche à souhait, si l'hélice ne vibre pas. Le pilote de son côté observe si le moteur rend bien. C'est alors qu'il lève la main pour que les mécaniciens qui tiennent le fuselage laissent partir l'appareil.

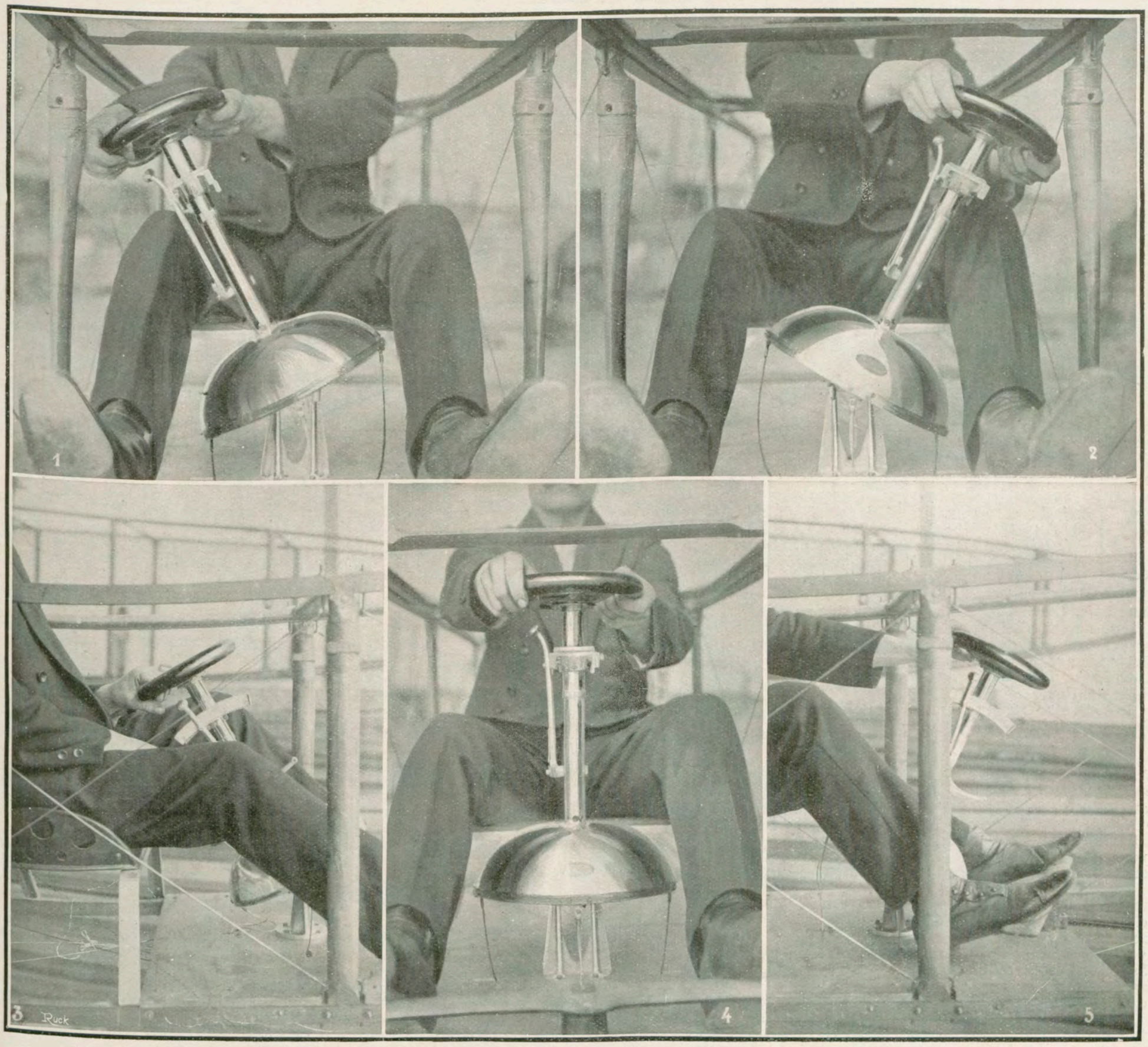
Celui-ci roule alors sur le sol en ligne droite. Chose qui ne s'obtient d'ailleurs qu'au bout d'un apprentissage assez long. Au bout de 50 à 60 mètres, lorsque vous atteignez une vitesse de 40 à 45 kilomètres à l'heure, l'aéroplane s'envole par une traction que vous imprimez soit sur le levier, s'il s'agit d'un biplan, soit sur la cloche, si vous montez un Blériot.

La direction du biplan Sitôt que l'appareil roule, la cellule arrière se soulève d'elle-même. En tirant légèrement (trois centimètres environ) sur le levier, vous braquez le stabilisateur et l'appareil s'envole. Si vous laissez le levier à la même place, vous continuez à monter. Sitôt que vous vous trouvez à une bonne hauteur, vous remettez le levrier droit. Le stabilisateur devient persque parallèle au sol et vous restez à la même altitude. Survient un coup de vent qui vous rabat sur terre, vous braquez à nouveau le stabilisateur; vient-il de côté, vous manœuvrez sur les ailerons en vous dirigeant soit à gauche, soit à droite suivant la direction du vent. Pour virer, les bons pilotes se contentent des ailerons, mais il vaut mieux se servir du gouvernail en appuyant sur la barre qui se trouve à vos pieds. Pour aller à gauche, vous appuyez à droite et réciproquement.

Les pieds servent à gouverner, une main à monter et à descendre, l'autre à couper l'allumage ou à mettre le contact.

LA CONDUITE D'UN MONOPLAN

donnons la manière de diriger un Blériot.



La conduite du monoplan.

1. Pour aller à droite : vous poussez vers la droite. — 2. Pour aller à gauche : vous poussez vers la gauche. Contrairement à ce qui se fait sur les bateaux, vous inclinez du côté où vous désirez vous diriger. — 3. Pour monter : vous tirez la cloche vers vous. — 4. Pour rester droit : vous placez la cloche droite. — 5. Pour descendre : vous poussez sur la cloche.

Pour descendre, vous poussez le levier en avant, légèrement, sans quoi vous piqueriez. Au moment d'atterrir le mieux est de faucher, c'est-à-dire arriver tout près du sol et se poser le plus doucement possible. Vous remettez le stabilisateur en ordre de marche, vous faites un petit bond comme pour remonter. Sitôt que vous touchez terre, vous coupez l'allumage et vous vous arrêtez au bout de quelques mètres.

La conduite d'un monoplan

Dès la première leçon lorsque vous commencez votre apprentissage de pilote, vous apprendrez que pour aller à droite, il faut appuyer du pied droit et que pour aller à gauche il faut pousser avec le pied gauche. Peu à peu ce mouvement deviendra un reflexe, mais il vous gênera dans les débuts. C'est ainsi que lorsque vous partirez pour accomplir des lignes droites, vous irez en zig-zag, faisant ce qu'on appelle « les chevaux de bois ». Lorsque vous saurez faire de belles lignes droites, le chef pilote vous apprendra à vous servir de la cloche.

C'est la cloche qui vous permettra de vous élever et de descendre. Rien n'est plus simple. Pour monter, vous la tirez à vous, pour descendre vous l'abaissez. Vous arriverez ainsi à faire au début de jolies petits sauts au cours desquels vous casserez peut-être des organes de l'appareil-école. Vous en serez quitte pour passer à la caisse solder la casse.

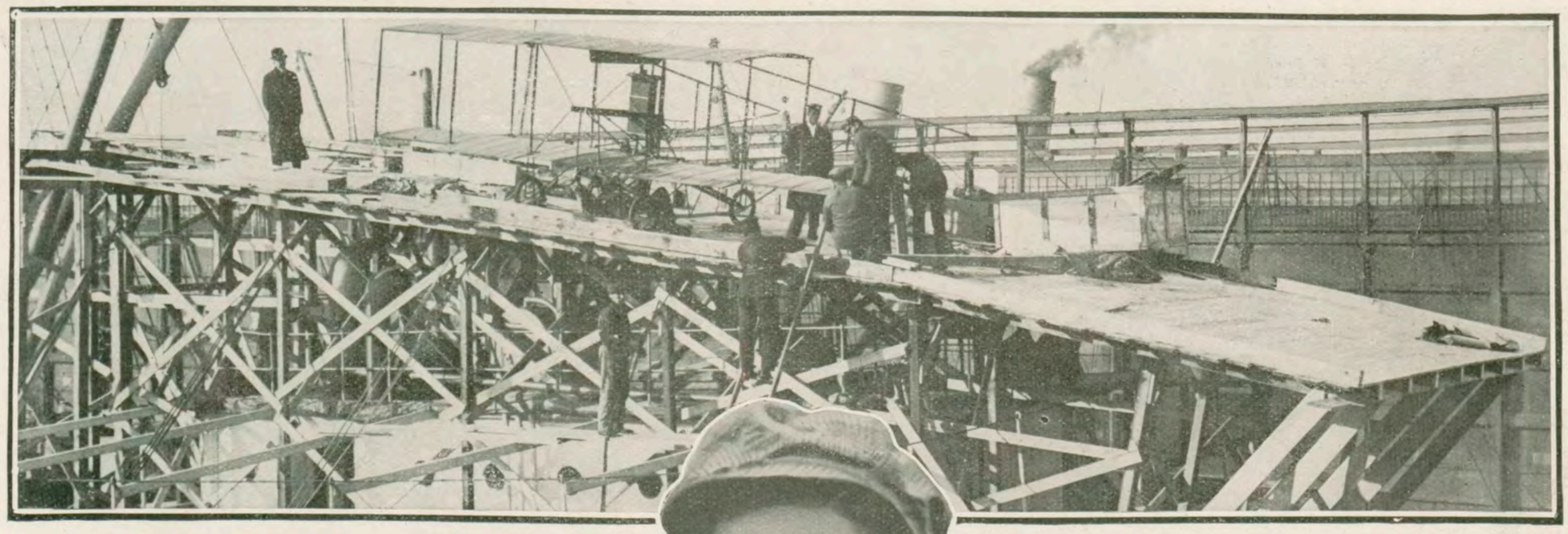
Les commandes du Blériot sont réglés de telle sorte que les mouvements sont absolument automatiques. Celui qui désire descendre se penche naturellement en avant pour retourner au sol. Celui qui veut monter se rejette en arrière pour examiner l'azur. L'aviateur qui penche à droite se rejette naturellement à gauche pour éviter la chute. Tels sont les principes de la manœuvre de la cloche, principes tellement naturels qu'ils sont exécutés instinctivement au bout de très peu de temps par les élèves. Aussi la période d'apprentissege ne dépasse-t-elle jamais plus de quinze jours normalement.

Une fois que vous êtes en possession du précieux diplôme, vous volerez de vos propres ailes. C'est alors que, vous rendant compte de la facilité avec laquelle on peut évoluer, vous devez faire attention et prendre toutes les mesures de prudence utile pour ne pas être victime un jour de votre témérité qui pourrait confiner en certains cas à la folie.

Peu de sports sont moins dangereux que l'aviation si on la pratique avec réflexion et compétence. C'est ce à quoi doivent tendre les efforts de tous les pilotes. JACQUES MORTANE.

LES IMPRESSIONS DE MAC CURDY

L'aviateur américain, Mac Curdy, publie un article dans lequel il rappelle les sensations qu'il a éprouvées lorsqu'il est tombé à la mer avec son biplan, lors de sa tentative au-dessus de la mer, Key-West-La-Havane .



L'essai de l'aviateur

Sur le croiseur le Pennsylvania, *Mac Curdy a tenté d'accomplir l'exploit que l'aviateur Ely a réussi, d'atterrir sur un navire et d'y reprendre son vol. Dans sa traversée de*

Nos lecteurs se souviennent de la splendide tentative de l'aviateur Mac Curdy. Il essaya de voler de Key-West à La Havane, le 30 janvier. Après un vol merveilleux de 129 kilomètres au-dessus de l'Océan, un arrêt de son moteur l'obligea à descendre dans la mer. Il n'avait plus que 16 kilomètres à parcourir. Les flotteurs adaptés à son biplan lui permirent d'attendre sans crainte, les secours que lui apporta le torpilleur *Paulding*. Cette mésaventure rappelle celle dont fut victime Latham lors de ses vols pour la traversée de la Manche.

J.-A.-D. Mac Curdy a retracé ses impressions dans un article qui vient de paraître dans le *New York Herald*, à qui nous l'empruntons.

« L'effort le plus terrible que j'aie jamais eu à fournir est certainement celui de raconter aux lecteurs les sensations que j'ai ressenties au cours du vol que j'ai effectué pour traverser le Gulf-Stream entre Key-West et La Havane. La distance était de 150 kilomètres environ.

« Ceux qui n'ont pas expérimenté un aéroplane, ne peuvent que difficilement se faire une idée réelle des impressions que j'ai gardées de ce vol. J'ai souvent évolué au-dessus de la terre ferme, et je suis arrivé à conclure que même les aviateurs aguerris auraient peine à se rendre compte de mes pensées, au cours de ma tentative.

« Malgré ses merveilles, la science et la civilisation sont arrivées à prendre presque une revanche sur la nature. Mais, jamais on n'est parvenu à la mater comme je l'ai fait dans mon vol, et c'est la sensation la plus vive que j'aie éprouvée au-dessus des eaux.

« En quittant les vastes étendues de sable de Floride-Key, j'étais étonné de voir la mer devant moi au lieu de la trouver au-dessous. J'étais victime d'un mirage bien particulier, nullement comparable à celui que rencontrent les gens de mer. Je croyais être confondu dans ce phénomène. Il m'était impossible de reconnaître les navires que je savais stationner là, dans le port, et entourer les eaux de Key West. Devant moi, comme si je regardais une peinture placée verticalement, j'apercevais la fumée des torpilleurs qui, j'en étais sûr, se trouvaient à des milles et des milles loin de moi.

« Les conditions atmosphériques étaient idéales et il devait être facile de reconnaître les divers vaisseaux disséminés le long du parcours. Je vérifiai mon compas et je m'aperçus qu'il fonctionnait bien. Le phare de Sand-Key devait être l'un des points de repère de ma route; mais le mirage m'empêcha de le voir. Et, pourtant, j'ai la conviction d'avoir conduit mon vol très près au-dessus de lui.

« J'étais à une altitude d'environ 350 à 400 mètres, lorsque je passai le *Roe*. Je distinguais alors à merveille ce qui se passait à bord. Et l'un des incidents de la route qui m'amusèrent le plus fut de faire la course avec le torpilleur. Ces navires sont capables de fournir une vitesse de 28 à 32 milles marins à l'heure. Et je trouvai intéressant d'apprendre à mon arrivée à La Havane que le commandant du *Roe* avait surveillé mon biplan pendant cinquante-huit minutes.

« Passant successivement le *Drayton* et le *Terry*, je m'occupais, lorsque les coups de vent ne m'en empêchaient pas, à reconnaître jusqu'à quelle profondeur on peut voir ce qui se passe au-dessous des ondes. Je suis certain de pouvoir distinguer et définir avec précision un objet qui se trouve approximativement à trente mètres de profondeur.

« Ma provision d'essence et d'huile diminuait de façon inquiétante. Et la marche de mon moteur s'en ressentait, à mon grand désespoir. Je commençai à me rendre compte que j'avais pris mon vol avec une trop lourde charge. Dès cet instant ma vitesse augmenta dans des proportions appréciables. Mais je n'étais pas encore troublé.

« Ce fut seulement après avoir laissé le destroyer *Terry* derrière moi que je constatai que mon moteur donnait moins de force.

« Au fur et à mesure que la puissance diminuait, mon biplan était attiré de plus en plus vers la surface de l'eau. Contrairement à ce que je supposais, et même à ce que je redoutais, je ne fus nullement gêné par mon plongeon dans la mer. Je fus repêché par l'équipage du *Terry*, commandé par le capitaine Trench, après être resté sur la surface de l'eau pendant quatre ou cinq minutes. Je remarquai alors avec stupéfaction que mon tabac, qui se trouvait dans la poche à revolver de mon pantalon, n'était pas mouillé.

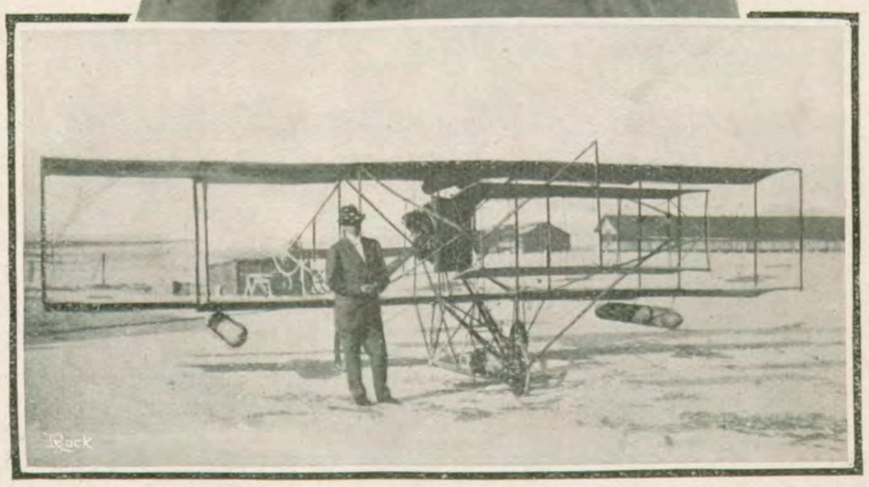
« Ce qui me surprit le plus, pendant toute ma traversée, fut la manière *délicieuse* avec laquelle je me posai et restai sur l'eau.

« Quoique je ne veuille pas établir de pronostics dans l'inconnu, je suis certain que, tôt ou tard, on arrivera à faire de très longs raids transcontinentaux ou transocéaniques à travers l'espace.

J.-A.-D. Mac Curdy.

Mac Curdy en pleine mer.

Key-West à La Havane, il est tombé dans l'eau à 16 kilomètres du point d'atterrissage qu'il s'était fixé. Au milieu de la page, l'aviateur Mac Curdy.



(Photographie du New-York Herald.)

L'appreil de Mac Curdy et ses flotteurs.

Le 19 janvier, Mac Curdy a essayé de faire la traversée de Key-West à la Havane, soit environ 150 kilomètres.

La Vie au Grand Air

LE GALA D'ESCRIME KIRCHHOFFER

Greco. J.-Josep Renaud.

LE MATCH J. - JOSEPH RENAUD - AGESILAO GRECO

C'est devant une foule considérable, dans laquelle on remarquait la présence de M. Briand, Président du Conseil, que s'est déroulée, le 11 février, la matinée organisée en l'honneur du pauvre Kirchhoffer. Toutes les meilleures lames avaient tenu à apporter le précieux concours de leur valeur et de leur talent à la disposition de cette grande œuvre. Grâce à eux, grâce à la cause défendue, la recette atteignit près de 50.000 francs. Le match sensationnel de l'après-midi, mettait aux prises notre collaborateur J.-Joseph Renaud, le célèbre amateur, et Agesilao Greco, le fameux professeur Italien. Notre représentant triompha par 8 touches à 3, et c'est là le plus bel éloge qu'on puisse lui faire étant donné la finesse du maître qui lui était opposé.

L'ENTRAINEMENT POUR LES

Un Marathon dans les rues de New-York.

Ces deux dernières années les courses de Marathon remportaient un grand succès en Amérique, mais ce sport y est actuellement en désuétude.

Saint-Yves à Edimbourg.

C'est dans le Marathon d'Edimbourg que St-Yves se fit connaître en triomphant des meilleurs Anglais.

Pour faire suite à la série d'André Glarner, champion de France 1910, de Ralph Rose et de Smithson. Le fameux champion Jean Bouin, l'un des meilleurs coureurs à pied du monde entier, a bien voulu nous donner un article sur l'entraînement pour les courses sur route.

Aujourd'hui que le Xe Lemonnier est couru, pas mal de sportsmen doivent se demander quelle méthode et quel régime j'ai pu suivre pour couvrir les 13 km 800 qui séparent Versailles du Pré Catelan en 40 m. 55 s. soit à une allure moyenne de 18 km 767 dans l'heure.

Car malgré les racontars, je considère, ainsi que bon nombre de sportsmen, mon temps comme exact ; du reste on ne saurait mettre en doute les capacités sportives des personnes aussi compétentes que MM. Bonvallet et André Glarner qui n'ont pu constater qu'une minime différence de 2/5 à leurs chronomètres, je pense qu'avec cela l'on pourra facilement homologuer ma performance, car un record sur route ne demande pas des capacités de chronométrage très grandes.

Du reste, je m'engage à battre mon propre record et l'abaisser a 40 minutes si quelqu'un parmi les incrédules voulait tenir un pari.

Excusez-moi de m'être aussi étendu sur cette partie, mais je tenais à faire cette simple constation avant de parler de la question qui nous intéresse.

« En quoi consiste l'entraînement sur route ?»

A la fois simple et compliqué, tel en est le cas. Du reste je ne voudrais pas, en quoi que ce soit, assurer que mon principe est excellent pour tout le monde. Toutefois il m'a pleinement réussi jusqu'ici.

Prenons comme exemple une des principales et des plus importantes courses de cette catégorie : Nice-Monte-Carlo en tenant compte que j'ai deux mois devant moi pour préparer cette épreuve.

J'ai pour habitude avant de commencer tout travail sur route, de corriger mon style, ma foulée, en effectuant des poussées sur cinq ou six cents mètres. Ensuite, après quelques instants de repos, je gagne de la vitesse en sprintant sur des distances très courtes : 40 à 60 mètres maximum, en donnant presque à fond.

Bouin s'amuse.

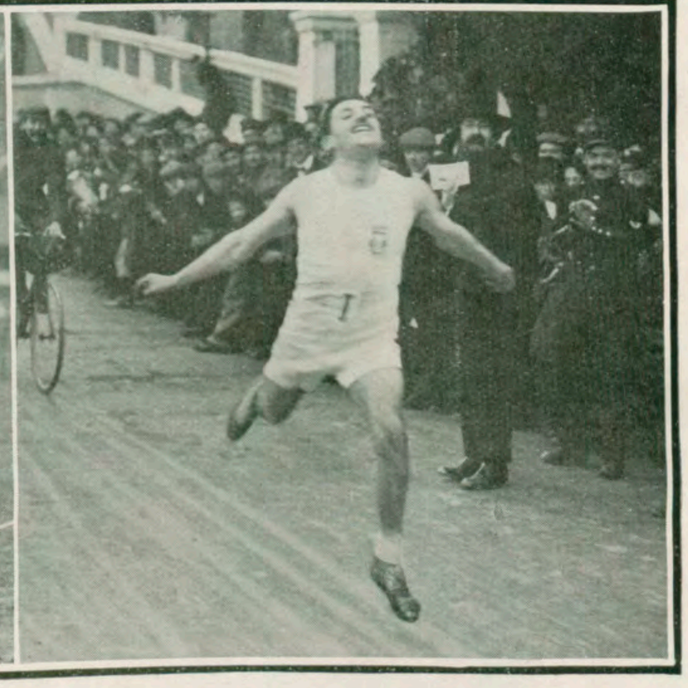
Bouin est un fervent amateur du jeu de boules.

Dorando sur route.

Dorando Pietri, le fameux pédestrian italien, s'entraîne derrière une automobile pour les courses sur route.

Shrubb.

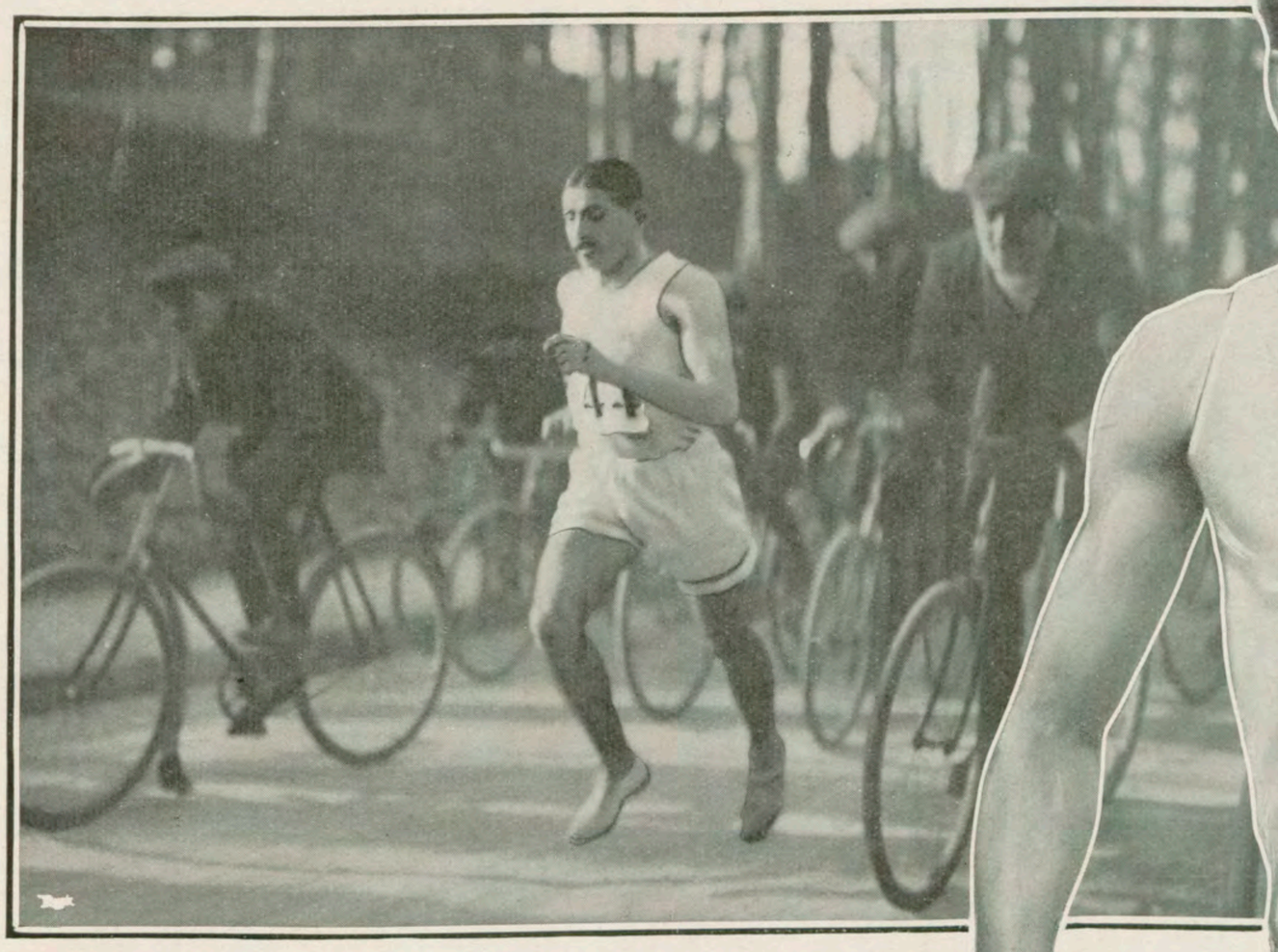
Le seul homme, suivant les compétences, qui, au summum de sa forme, aurait peut-être pu battre Bouin sur route.



Bouin triomphe de Wood.

Bouin gagne Nice-Monaco (18 kil. en 1 h. 5 m. 29 s.) battant de plus de deux minutes Wood, vainqueur du Cross des 5 Nations.

COURSES SUR ROUTE



Bouin gagne le X^e Lemonnier.

Bouin remporte la victoire dans le X^e Lemonnier. Il se fait fort d'accomplir le parcours en 40 minutes pour mettre fin aux polémiques suscitées par l'incompétence des organisateurs qui ne prirent pas la précaution de chronométrer son record.

J'insiste très particulièrement en disant « 40 à 60 mètres maximum » ; je sais très bien qu'il y a certains pédestrians qui se demanderont : « Pourquoi pas 100 mètres ? » Je répondrai à ceux-ci que 100 mètres est une course classique, et que pour abattre ce trajet si court qu'il soit, l'effort est trop grand, et surtout trop violent ; par conséquent le routier ne devra pas oublier son rôle et il se souviendra que la seule capacité qui lui soit nécessaire est un besoin de vitesse dans les jambes, qui lui permettra de poser des démarrages, soit pour se débarrasser d'un concurrent gênant, soit encore pour se dégager de la cohorte, toujours grande, des amateurs de courses sur route, soit enfin pour l'enlevage final, car il arrive fréquemment, aux pédestrians, de se trouver en bonne compagnie à quelques pas du poteau d'arrivée. Par conséquent il est très regrettable de se voir damer le pion par un concurrent que l'on aura emmené tout le long du parcours et qui sera quelquefois de classe inférieure à la vôtre. Donc pour remédier à tous ces désavantages, le stayer devra pratiquer très sérieusement ses pointes de vitesse.

Ensuite, lorsque quinze jours environ se seront écoulés, le coureur commencera par couvrir 4 ou 5 kilomètres à petite allure, en ayant soin de se couvrir d'un bon maillot de laine, afin de bien transpirer. Sitôt ce travail terminé, il devra rentrer au vestiaire, son entraîneur le frictionnera vigoureusement sur tout le corps, et lui massera plus particulièrement les chevilles et les jambes, car les unes et les autres font presque tout l'effort, surtout lorsque le sol est dur, ce qui est généralement le cas pour la route.

Après un court repos de 15 à 20 minutes le coureur deviendra sprinter sur la distance indiquée plus haut et il sprintera plusieurs fois s'il ne se sent pas fatigué, mais il devra bien faire attention à ne pas se surmener ; si le temps et la température le lui permettent, il sera bon pour lui de revenir à la marche à condition que la distance qui le sépare de chez lui ne soit pas supérieure à une heure ou une heure et demie.

Ensuite il continuera son entraînement en augmentant d'une façon progressive la distance de 1 à 2 kilomètres, une fois tous les 8 jours environ seulement, mais il est de toute utilité de couper ces exercices dans le courant ou au milieu de la semaine par de courtes sorties de 3.000 mètres, toujours terminées par un sprint.

S'il a l'occasion, le pédestrian fera bien de s'habituer à se faire entraîner par un cycliste, qu'il évitera de changer, ceci afin de régler leur allure, de façon à être très homogènes le jour de la course venue.

Avant de terminer l'article qui résume les notions principales de l'entraînement sur route, je me permets de formuler quelques réflexions sur les résultats très divers obtenus par ces sortes d'épreuves.

Si l'on se place au point de vue développement physique, la course sur route est-elle salutaire et profitable ? Non, et voici : 1° La dureté du sol fatigue d'une façon anormale le corps entier dans son ensemble. 2° La fumée et la poussière soulevées par le nombre considérable des autos et cyclistes qui suivent généralement ces tentatives sportives, absorbées par les coureurs, sont d'un effet néfaste sur les voies respiratoires.

Et pourtant si l'on envisage le côté de propagande sportive si nécessaire de nos jours pour convaincre et frapper les masses indifférentes, j'en arrive à déclarer que leurs organisations sont de toute utilité.

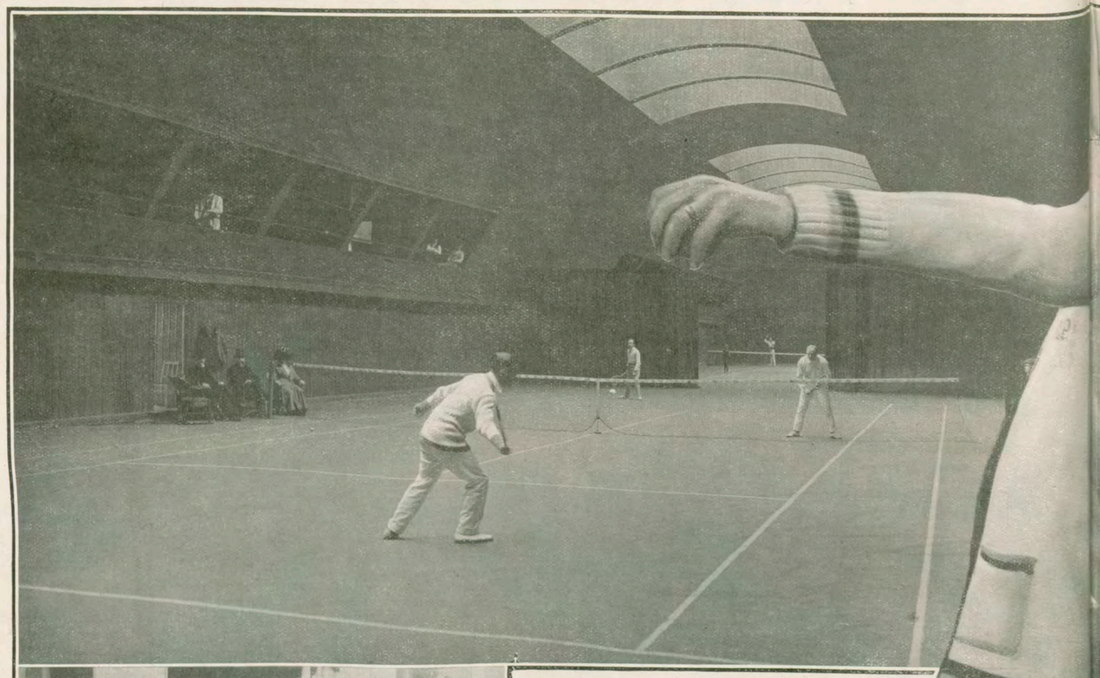
Combien je me rappelle avoir vu certaines de ces épreuves soulever les applaudissements et l'enthousiasme de personnes qui, quelques instants auparavant ne songeaient nullement que le « sport pédestre » pouvait procurer des émotions aussi captivantes ! qu'y a-t-il de plus imposant que le départ d'une course comme le dernier Lemounier réunissant près de deux cents jeunes gens aux muscles nerveux, à la taille svelte et qui, moulés dans leur maillot aux couleurs multicolores n'attendaient que le signal du starter pour prendre leur envolée ?

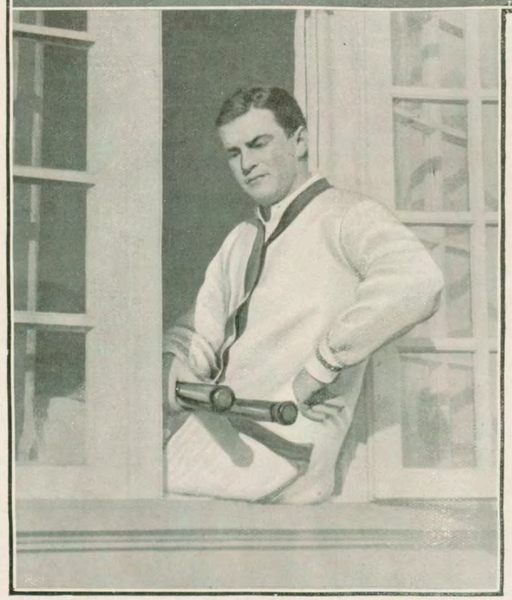
JEAN BOUIN.
Champion Recordman de France.

Jean Boui .

Champion de 1909 et 1910, recordman de France de l'heure et des 3.000 mètres.

DECUGIS GAGNE LES CHAMPIONNATS D'ALLEMAGNE





Von Wessely.

Le champion de tennis d'Autriche, von Wessely, a été battu par Dodge dans une série éliminatoire. C'est l'un des meilleurs joueurs d'Europe.

Le court couvert de Brême.

Le court couvert de Brême où s'est disputé le Championnat d'Allemagne de tennis « indoor ».

Le champion français, Max Decugis, qui a remporté, pour la seconde fois, le Championnat d'Allemagne de tennis, rapporte à nos lecteurs ses impressions sur le tournoi de Brême sous courts couverts

Les championnats courts couverts d'Allemagne pour leurs débuts présentaient cette particularité de ne pas comprendre l'inscription des bons joueurs allemands. Froitzheim, leur champion, était retenu à Strasbourg par ses affaires; Rahe, ainsi que les frères Kleinschroth et Bergman étaient déjà sur la Riviera. Il ne restait donc que des joueurs locaux de Brême, simples figurants à côté de von Wessely, champion d'Autriche, de Grœnfors, champion de Suède, de Dodge, excellent joueur américo-parisien et de Decugis. L'absence des joueurs allemands s'expliquait aussi par le fait que, nos voisins jusqu'ici, n'avaient pas de tennis couverts et par conséquent se trouvaient à court d'entraînement pour lutter contre les Suédois, les Viennois et les Parisiens qui peuvent jouer hiver comme été. La récente création de ce club va donner une impulsion nouvelle au sport du tennis en Allemagne et la force moyenne des joueurs montera plus rapidement ; et cela, grâce à deux généreux sportsmen de Brême qui ont donné : l'un, le terrain, et l'autre, les fonds pour la construction.

Les courts sont vastes et admirablement bien compris et le Club house est aussi confortable pour les joueurs que pour les spectateurs. Enfin de puissantes lampes à arc à lumière reflétée, permettent de jouer aussi bien le soir que pendant le jour.

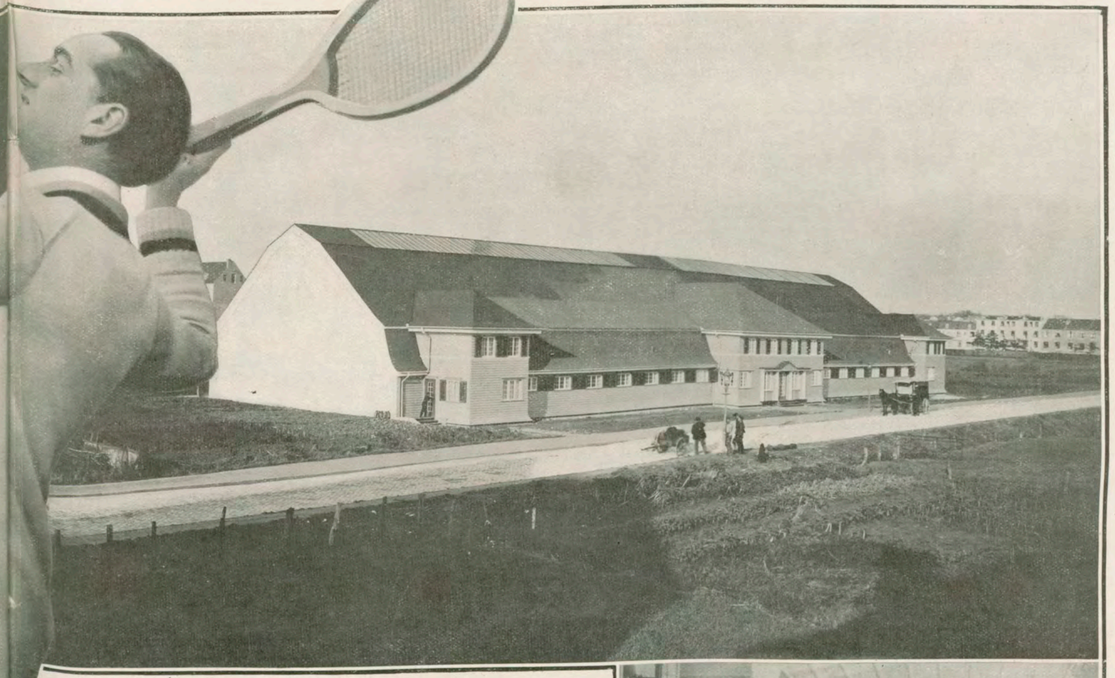
Organisés dans un tel Club et dirigés par un comité aussi aimable que compétent, les premiers championnats d'Allemagne devaient être un succès. Von Wessely aurait dû normalement arriver dans la finale contre Decugis et on espérait bien qu'il sauverait l'honneur de la race germanique.

A la surprise générale, il fut battu au premier tour par C.P. Dodge, qui fit preuve dans cette partie d'une profonde connaissance du jeu. Wessely souffrait encore un peu d'une légère foulure au pied à la suite d'une chute en ski et évitait les déplacements brusques. Dodge qui le savait bien, le fit courir, joua patiemment, sans faire de faute et son adversaire s'usa contre ce mur vivant. La même tactique lui réussit contre le champion de Suède, Grœnfors et il atteignit ainsi à la finale contre Decugis qui, de son côté,

Max Decugis.

Le fameux champion français, Max Decugis, qui vient de s'attribuer, pour la seconde fois le Championnat d'Allemagne.

COURTS COUVERTS



Le pavillon de tennis de Brême.

L'installation des courts couverts de Brême est magnifique. Elle constitue l'un des plus beaux tennis d'Europe.

avait battu Benckert, le deuxième joueur de Suède et Lindpaintner.

Dodge voulut recommencer son système contre Decugis, mais le résultat fut mauvais pour lui, car les balles placées et rapides de son adversaire le mirent complètement en déroute et il perdit en trois sets par 6.1, 6.2, 8.6.

Le championnat de dames fut l'apanage de Frl. Rieck, championne d'Allemagne en courts découverts, qui ne trouva guère de résistance que dans la finale, contre Frl. Breyer, dont les drives longs et rapides lui gagnèrent beaucoup de points et mêmes un set.

Dans le championnat double, deux parties sont à noter. Dans une demi-finale, les champions de Suède Grœnfors et Benckert triomphèrent de Wessely-Lindpaintner en trois sets très disputés, grâce à une bonne discipline dans le jeu et à une entente parfaite. Dans la finale Dodge-Decugis les battirent en trois sets, au cours desquels les balles placées de Dodge, les services et les smashes de Decugis furent très décisifs.

Le championnat mixte fut encore une victoire pour Decugis et sa partenaire Frl. Breyer, qui rencontrèrent leurs plus forts adversaires au premier tour en l'équipe Frl. Rieck-Grœnfors. Ceux-ci ne furent battus que par 7.5 au troisième set après une très jolie partie où les deux hommes firent des efforts inouïs pour triompher.

Le handicap simple fut gagné par Grœnfors qui partait à (-40) et le double par Decugis-Dodge à (-40,3). La finale de cette épreuve fut une réédition de celle du championnat double, car les mêmes équipes étaient encore en présence, mais cette fois avec un handicap pour égaler les chances. Chose curieuse : les Suédois quoique recevant (-9.6) firent moins de jeux que dans le championnat!

Le meeting se termina par la distribution de superbes prix puis un dîner suivi de bal donna un cachet de gaîté à l'accueil sympathique.

MAX DECUGIS.

Les principaux concurrents.

De gauche à droite : Grœnfors, champion de Suède; Klatte, de Brême; l'Americain Dodge, 2e du tournoi; Rœschling; Lindpaintner.

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF

Sous cette rubrique, nous voulons avoir avec nos lecteurs une conversation qui sera en même temps une leçon de choses profitable à tous. Nous insérerons les questions d'ordre général à quelque sport qu'elles se rattachent, qu'ils voudront bien nous poser, ainsi que les réponses qui seront faites. Toutes les questions sportives susceptibles d'être traitées en quelques lignes pourront ainsi être examinées et nous comptons pour cela sur l'aimable collaboration de tous nos lecteurs (1). — Nous publierons en outre, cela en dehors de toute publicité, et est-il besoin de le dire, gratuitement, les renseignements, descriptions et croquis relatifs aux dernières inventions, aux derniers perfectionnements de l'art mécanique susceptibles d'intéresser le chauffeur, l'aviateur, le cycliste, etc...

Inventions et curiosités

Pour noircir le cuivre et le laiton. Une voiture ornée de cuivres étincelants a certes un fort bel aspect. Mais que dire de la même voiture privée de son astiquage journalier pendant une semaine ?

Et cependant, le conducteur, même très soigneux qui fait sans chauffeur un voyage un peu long, et qui, n'aimant pas les grandes villes, s'abrite pour la nuit dans quelque auberge de campagne, néglige généralement l'entretien fastidieux des cuivres.

Nous croyons lui rendre service en lui indiquant un procédé qui lui évitera cette petite tracasserie.

Il n'a qu'à noircir les pièces polies : cette opération, pas difficile à exécuter, eur donne un aspect très satisfaisant.

Les pièces à oxyder doivent d'abord être décapées avec soin : de l'eau acidulée au 1/10 par l'acide sulfurique fera l'affaire. A ce propos, notons qu'il faut verser l'acide dans l'eau, et non l'eau dans l'acide, ce qui pourrait occasionner un accident grave (projection d'acide sur le visage de l'opérateur). L'objet sorti du bain sera suspendu par un fil de cuivre. On devra s'abstenir de le toucher avec les doigts.

On le plongera ensuite dans un autre bain, dont la température sera de 45° centigrades, et dont la composition sera la suivante :

Eau distillée (ou de pluie). .	1.000 gr.
Azotate de cuivre.	300 »
Azotate d'argent.	5 »

On sèche ensuite rapidement la pièce en la suspendant au-dessus d'un foyer, et en évitant naturellement de trop chauffer pour ménager les parties soudées à l'étain.

L'acier ou le fer peuvent se noircir de la façon suivante :

Après décapage, plonger dans une solution de chlorure d'antimoine, puis chauffer assez fortement (vers 400°)

Le chlorure d'antimoine manque souvent dans l'assortiment des droguistes. Rien n'est plus simple que de le préparer soi-même :

On prend du *sulfure d'antimoine*, que l'on arrose avec de l'acide chlorhydrique. L'opération doit être faite au grand air, à cause du dégagement abondant d'acide sulfhydrique, désagréable et même dangereux à respirer.

On facilite la réaction en chauffant *très légèrement*.

Un autre procédé est le suivant :

Mélanger dans un vase de verre 100 grammes de perchlorure de fer et 100 grammes de limaille ou tournure de fer très fine ; ajouter 50 grammes d'acide sulfurique et brasser le mélange. Le précipité formé est recueilli et va servir à l'opération que nous nous proposons.

Il nous suffira de l'étendre sur la pièce à noircir, préalablement bien décapée. On chauffe ensuite à 100° dans de la vapeur d'eau, et on sèche à l'air chaud.

Enfin, on termine l'opération en trempant dans l'huile de lin bouillante pendant 15 ou 20 minutes.

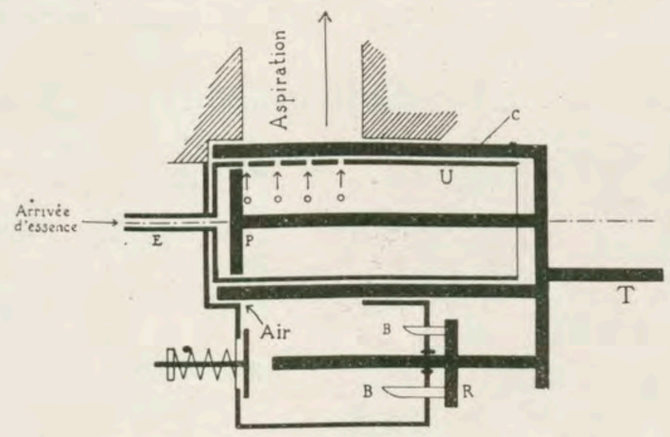
On peut ainsi remettre à neuf les boitiers de montre en acier dont la teinte noire disparaît si facilement par un frottement prolongé. Inutile d'ajouter qu'il faut préalablement enlever le mécanisme et toutes les pièces en cuivre qui pourraient être fixées au boitier (anneau, poussoir de remontage, etc.).

Carburateur sans niveau constant. Où est le temps où l'on considérait comme un perfectionnement des carburateurs la constance du niveau ? Assurément fort loin, puisqu'on nous présente aujourd'hui comme le dernier cri, un carburateur sans niveau constant.

Le carburateur de M. Jaugey est-il supérieur à l'ancien type qui alimente nos moteurs depuis plus de 10 ans ? L'expérience le décidera. Dans tous les cas, en voici une rapide description que nous empruntons à M. Faroux.

Ce carburateur comprend deux parties essentielles, accolées. Dans la première se fait l'arrivée d'essence et le mélange carburé, dans la seconde l'air est admis.

Schématiquement, ainsi qu'on le voit sur le croquis très simple ci-dessous, le tube d'amenée d'essence E débouche au fond d'un tube cylindrique U dans lequel se meut un piston P qui lorsqu'il sera tiré vers la droite démasquera successivement un, deux, trois, quatre...



Carburateur sans niveau constant. Il comprend deux parties essentielles accolées. Dans la première se fait l'arrivée de l'essence et le mélange carburé, dans la seconde l'air est admis.

petits trous percés dans la paroi du tube cylindrique.

Le mouvement du piston P est solidaire de celui d'un fourreau C qui dans son déplacement démasque progressivement l'entrée de la tuyauterie d'admission A.

En même qu'elle actionne ces deux mouvements, la tige T agit sur une pièce qui porte des broches B, B de longueurs différentes et qui démasquent successivement des ouvertures de diamètre correspondant par lesquelles l'air peut entrer dans la seconde chambre et de là dans la première où il se mélangera avec l'essence. Cette pièce porteuse de broches ressemble assez à un barillet de revolver.

Ainsi les trois pièces que voici : le piston P, le manchon cylindrique C et le barillet à broches B, B se déplacent simultanément et parallèlement.

Dès lors rien de plus aisé à comprendre que le fonctionnement de l'appareil.

Tout étant à fond de course à gauche comme l'indique la figure, toutes les ouvertures sont obstruées, et l'essence n'a aucune issue. Tirons la tige T vers la droite de manière à démasquer la première ouverture O, l'essence jaillit par le trou. Mais en même temps que le piston P s'est déplacé, le barillet B s'est également écarté vers la droite permettant à l'air de commencer à entrer : et le manchon C a également commencé à démasquer l'entrée de la tuyauterie d'admission.

Le moteur peut ainsi aspirer le mélange carburé et part.

A mesure que le piston P est de plus en plus tiré vers la droite, il permet à une plus grande quantité d'essence d'arriver; mais à cause des mouvements concomitants du barillet et du manchon C, une plus grande quantité d'air est également admise et la tuyauterie d'admission est démasquée de plus en plus.

Ceci permet un dosage constant du mélange à tous les régimes d'admission : le mode même de fonctionnement du carburateur montre que cette constance du mélange est en quelque sorte instantanée, si brusques que puissent être les variations de régime.

H. Petit.

QUESTIONS NOUVELLES

Question n° 18

Monsieur,

A propos d'un de vos récents articles au sujet de la commande par vis sans fin, je me permets de vous faire remarquer une omission dans cet article : c'est le cas, le moteur restant embrayé en montant une côte (embrayage suffisamment calculé pour ne pas patiner en cas d'arrêt), d'empêcher automatiquement la descente en arrière et supprimer de ce fait tout cliquet, béquille, etc., que le chauffeur oublie de mettre souvent par manque de sang-froid et qui a déjà occasionné tant d'accidents.

Pierrefitte.
121, Faubourg Stanislas, Nancy.

P. S. — Bien entendu, il faudrait en ce cas que la vis sans fin motrice n'ait pas un pas (ou plutôt en termes mécaniques un nombre de filets) suffisant à la laisser commander par la roue réceptrice en cas de descente.

Réponse. — Dans les transmissions par vis sans fin réalisées sur les voitures, le pas de la vis globique est toujours assez grand pour que la transmission soit réversible, à l'inverse de ce qui se passe pour la direction.

Il serait impossible, ou presque, de se servir d'une voiture où il en serait autrement.

On ne pourrait en effet, jamais la faire avancer sans le secours du moteur: lancée sur une pente aussi forte que possible, elle s'arrêterait *instantanément* (ou tout au moins les roues arrière seraient immédiatement immobilisées) dès que le moteur cesserait de tirer la voiture. Le débrayage équivaudrait comme effet à un coup de frein brusque. La voiture arrêtée ne pourrait être poussée à bras..... Bref, une multitude d'impossibilités pratiques naîtraient de l'emploi d'une transmission irréversible.

H. Petit.

Question n° 19

Monsieur,

Quel est, croyez vous, le meilleur boxeur poids lourd, à part Johnson ? et est-il capable de le battre ?

Un sportsman abonné.

Les meilleurs boxeurs poids lourds, à part Johnson, sont les nègres Sam Langford, Joe Jeannette et Sam Mac Vea et le blanc Al. Kauffman, mais aucun d'eux n'est capable, croyons-nous, de battre le champion au moins pour le moment.

Réponse a la question n° 16.
Sur les Brevets Wrigth.

Ce à quoi prétendent les frères Wright se trouve précisé dans l'assignation qu'ils ont, ou pour mieux dire que leur concessionnaire la Compagnie générale de navigation aérienne a lancée contre les constructeurs d'aéorplanes français. Ils revendiquent, comme étant leur propriété exclusive en vertu de leurs brevets, « l'action simultanée de la variation de l'angle d'incidence des ailes et de l'action du gouvernail mobile arrière, actions combinées en vue du rétablissement de l'équilibre ».

A présent, ce que vaut cette prétention ? C'est ce qui se discute dans le procès qui est plaidé actuellement et qui doit être solutionné très prochainement par le tribunal civil de la Seine.

J. Imbrecq
Avocat à la Cour d'appel de Paris.

question n° 20.

Nantes, 4 février.

Monsieur,

Il y a actuellement dans notre ville un déchireur de cartes qui opère finalement avec 130 et même 160 cartes. Que pensez-vous de cet exploit et comment se fait-il que cet illustre inconnu ne soit pas champion ? Truque-t-il ? Si oui, comment peut-il s'y prendre ?

Bole

Que ce déchireur de cartes rompe 130 cartes, c'est là chose possible, mais en ce qui concerne les 160. vous feriez bien de les lui faire compter avant qu'il les prenne. Le record du monde des gros paquets appartient au professionnel Péladeau, qui a déchiré 153 cartes en 2 m. 30. Le record amateur est détenu par Léon Sée avec 110 cartes. Quant aux petits paquets, le record est celui que j'ai établi de 40 cartes en 12 morceaux.

Votre athlète peut être sincère ; je ne connais pas son nom — Ceux qui ne truquent pas dans les music-halls sont à ma connaissance, Gill's, Paccary et Péladeau. Quant aux autres, ne les ayant pas vu opérer, je ne puis avoir d'opinion. Mais lorsqu'on veut déchirer sans difficulté de gros paquets, le meilleur moyen est de faire bouillir les cartes ou de les faire cuire au four. Elles sont, après cette opération, faciles à briser comme s'il s'agissait de feuilles de papier à cigarettes. J. M.

REVUE DES LIVRES (1)

M. *L. Marchis*, sortant de l'austère élévation mathématique de son cours de Navigation aérienne, nous présente, en un album d'images, l'histoire illustrée des conquérants de l'air, sous le titre suggestif de l'*Epopée aérienne*.

Epopée, en effet, que cette lutte de l'homme contre la nature, lutte trop souvent meurtrière et inégale !

Les grands enfants que nous sommes disséqueront avec plaisir et profit les modèles démontables de dirigeables et d'aéroplanes qui sont annexés à la fin du volume.

(1) Ceux de nos lecteurs qui nous font l'honneur de nous écrire en vue de l'insertion de leurs lettres sont instamment priés de n'écrire qu'au *recto* de leur papier, à cause des nécessités de la composition.

(1) Il sera rendu compte de tous les ouvrages dont *deux* exemplaires auront été adressés à la *Vie au Grand Air*.

LE STADE FRANÇAIS BAT VAUGIRARD

Dans les 22 mètres de Vaugirard.

Le Stade Français, très en forme, a acilement disposé du Sporting Club de Vaugirard et a fourni une de ses meilleures parties de la saison. Communeau, l'excellent international, fut malheureusement blessé assez sérieusement.

Ainsi qu'il était facile de le prévoir, le Stade Français a triomphé du Sporting Club de Vaugirard.

Après les excellentes parties fournies par le Sporting, on s'attendait, en général, à un faible écart de points, le résultat a trompé notre attente, et c'est assez facilement que les Stadistes sont sortis victorieux de la rencontre.

Dès le début de la partie, les hommes de Communeau s'établissent dans les 22 mètres malgré les efforts désespérés de leurs adversaires. Leblond manque de peu un drop goal. Enfin sur deux bonnes séries de passes, le Stade parvient à marquer un essai (Belin) but réussi, et un essai non transformé de Murzon. Entre temps, Communeau, touché au genou, était obligé de quitter le terrain.

A la reprise, Vaugirard attaque et ramène le jeu dans les 22 mètres du Stade, mais Charpentier s'échappant brusquement charge et traverse toute l'équipe verte. Sur un coup de pied, Paoli rattrape le ballon et marque un essai non transformé. Courageusement le Sporting se remet au travail et parvient à refouler les adversaires dans leurs 22 mètres; sur une sortie de mêlée, Barbier, de Vaugirard, passe l'arrière et marque un essai, le but n'est pas réussi.

Le Stade se reprend et ramène le jeu dans le camp opposé. Duval sur une série de passes parvient à marquer un essai en mauvaise posture.

Quelques minutes avant la fin, Duval marque de nouveau; cette fois le but est réussi. Rien de nouveau n'est fait et la partie se termine par la victoire du Stade Français par 9 points à 3. Cette rencontre a prouvé l'excellente forme des vainqueurs dont l'équipe est toujours formidable en fin de saison.

Jean Auger.

Une bonne charge de Vaugirard.

L'équipe du Sporting légère et vite a donné beaucoup de mal aux joueurs du Stade, parvenant même à jouer dans les 22 adverses, mais elle ne put menacer sérieusement les bleus et rouges très redoutables pour leur fin de saison.

LES SPORTS D'HIVER : LA LUGE

Les usages de la luge.

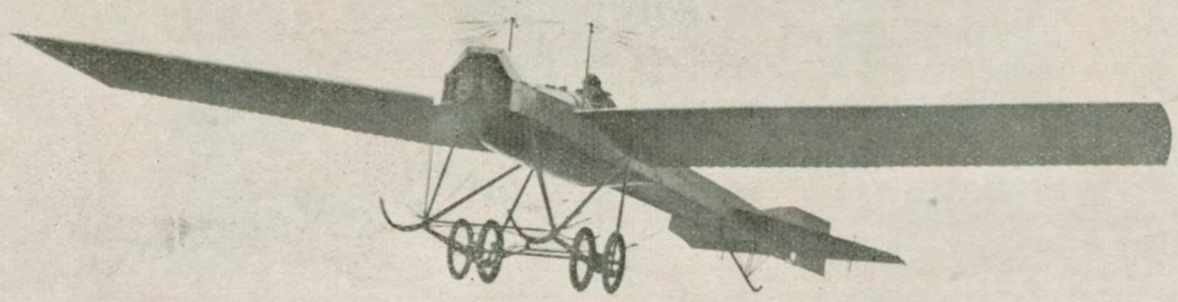
1. Conduite avec deux piquets. — 2. En s'aidant des mains ou des pieds. — 3. Descente à deux. — 4. Le « Tailing » à la remorque d'un traîneau. — 5. Pour la vitesse. — 6. Course à plat ventre. — 7. Dérivée de course. — 8. Un train de luges.

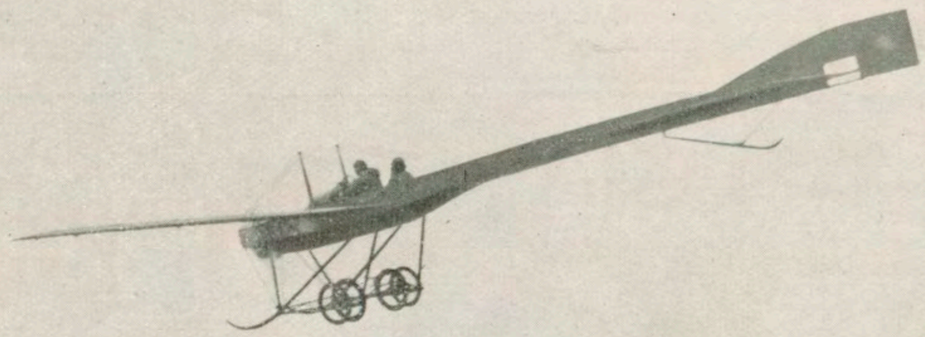
Sur les chemins, les sentiers, toutes les routes en pente glacées, ou couvertes d'une épaisse couche de neige tassée, la luge étend sa souveraineté démocratique et populaire. Imaginez un frêle banc à claire-voie, supporté par deux patins garnis de fer. A cheval là-dessus, on se laisse aller, entraîné par son propre poids. Prenez garde, vous qu'un robuste embonpoint condamne à un perpétuel exercice! Munissez-vous de freins solides, de peur d'emballer! Les pieds, les mains, quelquefois deux piquets, une simple canne même, servent à diriger ou à arrêter. Les personnes timides, les mères de famille craintives et leur tendre progéniture, se trouveront bien d'enfourcher ce modeste engin, qui sera pour elles l'occasion des distractions les plus variées. Arrivé en bas, tout le monde s'arrête, et la luge remonte tirée par son propriétaire. C'est le sport le plus répandu, le « toboggan » le plus simple et le plus amusant peut-être de la montagne. L'écolier se rend du village, pour suivre sa studieuse destinée, monté sur sa luge, à laquelle la laitière confiera son pot de lait et vous-même votre fortune. Bicyclette de la montagne, dira-t-on? C'est un peu cela, en effet, car ces commodités bourgeoises n'excluent pas l'intérêt sportif. Les pentes fourmillent de l'incessant va-et-vient des lugeurs, qui remontent pour redescendre aussitôt. Quelquefois ils vont deux ensemble, encastrés entre les jambes l'un de l'autre et se serrant par la taille, ou bien, à plat ventre en avant, l'homme remorque derrière lui un camarade qui le tient par les jambes. D'autres s'attèlent en file et forment un immense *train*, dont l'arrière ondule et balaie la piste. Gare les chutes : tout le monde roule pêle-mêle sur le sol! Les dames sèment leurs peignes ou leurs épingles à cheveux qui restent piqués dans la neige. Souvent alors, un regard indiscret permet d'apprécier une fine attache ou un joli mollet!!!

Parfois on organise des courses, en « singles » et en doubles; des promenades en grande compagnie : vingt, trente luges à la fois se suivant les unes les autres. Les cris, les appels se croisent et se multiplient, c'est une effervescence, un entrain incroyable, sous le beau soleil de la montagne. Tous ceux qui veulent connaître le charme des sports d'hiver et qu'une crainte salutaire éloigne du bobsleigh peuvent se confier en toute assurance à luge!

Renaud de la Frégeolière.

Le Record des 100 kilomètres avec Passager





Busson bat tous les records de 10 à 100 kilomètres avec passager.

L'aviateur Busson a accompli, le 13 février, sur son monoplan Deperdussin, une magnifique prouesse. Il s'est adjugé le record des 100 kilomètres avec passager couvrant la distance en 1 h. 1 m. 32 s. Il a volé avec une merveilleuse régularité. Dans l'heure, il parcourait 97 kil. 508. Le tour le plus vite, 10 kilomètres, fut fait en 6 m. 4 s. 3/5, soit à 98 kil. 739 à l'heure. Busson et Aubrun seront, cette année, les deux principaux pilotes de chez Deperdussin. (Détails techniques : monoplan Deperdussin, moteur Gnôme de 100 chevaux).

LE CARNET DU SPORTSMAN

L'enseigne de vaisseau Lafon vient pour la première fois au monde d'établir le point au compas avec une grande précision.

Ernest Barbotte emmène dans les airs les officiers aviateurs Conneau, de Roze et de Malherbe, à Pau pour un voyage de 6 heures. en sphérique

L'aviateur Noël, qui a fait dernièrement une chute mortelle, venait de s'adjuger brillamment, quelques jours avant, le Prix Touche à Tout.

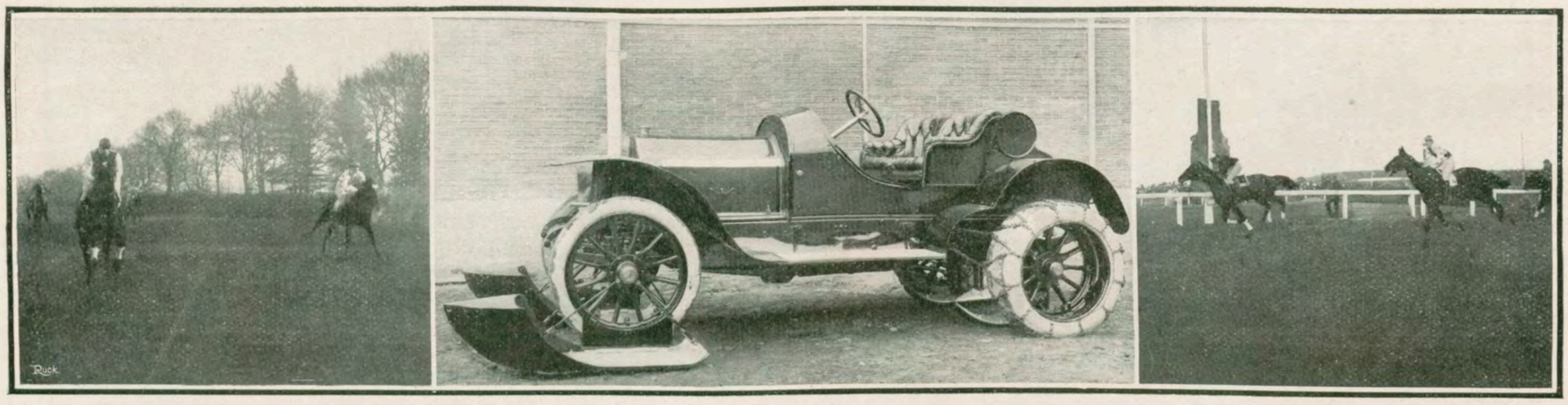
Level, qui vient de faire le voyage Chartres-Etampes aller et retour en moins de 2 heures.

Le tremplin pour les sauts en skis au Revard, a amené bien des adeptes aux sports d'hiver.

M. Torrilhon, le fabricant de pneumatiques, est décédé le 19 janvier.

Bouin vient de battre Keyser dans un match sur 5 kilomètres, il a couvert la distance en 15 m. 38 s. 4/5.

Les aéroplanes Bréguet s'entraînent au-dessus de la campagne pour se préparer aux longues randonnées.



Aux courses de Pau, le Grand Prix de Pau a été gagné par Henri IV devant Roi du Médoc, deuxième, après une très jolie course.

Traîneau automobile de M. René Legrain qui a gagné une médaille d'or du Touring-Club de France. Ce traîneau sera expérimenté dans le Tyrol et est destiné aux expéditions antarctiques.

Le Prix Gaston Phœbus (10.000 fr., steeple), à Pau. En tête, Supplice, gagnant devant Roi du Médoc, deuxième, et Renée, troisième.

Résultats Techniques du 7 au 12 Février — Spectacles sportifs de la Semaine.

AÉRONAUTIQUE

LUNDI 6 FÉVRIER. — Berlin. — Le lieutenant Stein fait une chute mortelle.

JEUDI 9 FÉVRIER. — Douzy. — L'aviateur Noël fait une chute mortelle avec de La Torre.

ATHLÉTISME

SAMEDI 11 FÉVRIER. — Derby. — Football rugby. — Irlande bat Angleterre par 3 points à 0.

DIMANCHE 12 FÉVRIER. — Paris. — Racing Club de France bat Stadoceste Tarbais par 9 points à 0.

Parc des Princes. — Sporting Club Universitaire de France bat Cercle Amical par 29 points à 3.

Issy-les-Moulineaux. — Stade Français bat Sporting Club de Vaugirard par 19 points à 3.

Lyon. — Football Club de Lyon bat Lyon Olympique par 18 points à 3.

SAMEDI 11 FÉVRIER. — Paris. — Football Association. — Association sportive Française bat Rennes par 6 buts à 4.

DIMANCHE 12 FÉVRIER. — Saint-Cloud. — Cross Country. — Planque gagne le championnat de France interscolaires.

DIMANCHE 12 FÉVRIER. — Colombes. — Hockey. — Racing Club de France bat Stade Français par 4 buts à 2.

SAMEDI 11 FÉVRIER. — Paris. — Boxe Wonderland. — Debec bat Marty aux points. — Fauché bat Williams aux points. — Dennis Hangh bat Marthuin. — Georges Gunther bat Seamans Parsons.

SAMEDI 11 FÉVRIER. — Nouveau Cirque — Escrime. — Gala au profit du maitre Kirchhoffer.

HIPPISME

Pau. — Prix du Palais d'Hiver. Haies handicap, 20.000 fr. 1° Slorm II à M. de Monbel; 2° Valdahon à M. Merle. P. M. gagne : 23. Pl. 7 fr. 50, 6 fr. 50.

CYCLISME

SAMEDI 11 FÉVRIER. — Palais des Sports. — Match du brassard : 10 kilomètres. 1° Beyl, 2° Brocco. — Match Lavalade-Walthour. — 1° Lavalade. — Course de primes : 1° Jaequard. — Prix des Etats-Unis, 40 kilomètres : 1° Moran, 2° de Mara.

SPECTACLES SPORTIFS

Boxe. MERCREDI 21 FÉVRIER. — Hippodrome. — Harry Lewis. — Mac Clowskey.

VENDREDI 25 FÉVRIER. — Cirque de Paris. — Eustache-Johnny-Summers.

DIMANCHE 19 FÉVRIER. — Salle Brost. — Championnat des novices-amateurs.

DIMANCHE 19 FÉVRIER. — Séance de cyclisme au Vélodrome d'Hiver.

MA VIE ET MES COMBATS [1]

Par JACK JOHNSON, champion du monde.

Jack-Johnson n'en a pas encore fini avec la malchance. Il continue le récit de ses lamentables débuts à l'époque où il se promenait sans un sou en poche à la recherche d'adversaires qui ne voulaient pas le rencontrer sous prétexte qu'il était nègre.

Ils lui dirent qu'il était inutile de chercher à m'avoir par la fatigue, que j'étais fort et endurant comme un cheval et que son meilleur plan était de m'attaquer vite et dur avant que j'aie la chance de placer un ou deux coups. C'était un excellent conseil et Joe se montra homme avisé en le suivant.

Du moment où il entra dans le ring et qu'il quitta son peignoir, je ne cessai de l'étudier, jusqu'à ce que je passai pour un moment dans le pays des rêves par un de ses coups scientifiques.

Je fis tout d'abord un rapide examen de ses jambes, de son corps, de ses épaules, de ses bras et de sa figure. Je reconnus que j'avais l'avantage du poids, de la taille, de l'allonge et de la force. Mais Choinsky avait quelque chose qui me manquait, je le savais bien, c'était la science. Il y a dix ans de cela et depuis j'ai appris quelque expérience.

Je ne me tirai pas mal du premier et du second round et je dus lui paraitre un adversaire qui n'était pas à dédaigner, ce fut tout au début du troisième round que quelque chose — cela vient si vite que je ne le vis pas venir — m'atteignit à la mâchoire avec une précision qui ne laissait aucun doute sur son origine. Si je ne savais pas alors ce que c'était, j'appris depuis que c'était un « hook du droit ». Depuis je me suis servi assez souvent moi-même de cet élégant moyen de persuasion, mais, ce jour-là, quand il m'atteignit, je ne m'intéressai plus guère, pour un moment, aux choses de ce monde.

Je retrouvai Choinsky sur le banc des prévenus. Le gouverneur Sayers n'appréciait guère le noble art et il avait décidé de faire un exemple avec nous. Les jours qui suivirent furent fort désagréables pour tous deux. Ils se passèrent dans l'isolement pendant deux semaines. Ce n'est qu'après cette villégiature que nous fûmes relâchés, comme deux apaches qui auraient attaqué quelque bon bourgeois au coin d'une rue. Une session extraordinaire du parlement du Texas fut convoquée pour établir une loi spéciale qui qualifia crime les combats de boxe. Mais nous déposâmes une caution de 5000 dollars chacun et nous quittâmes l'état avant que la loi ne fût promulguée.

Le chérif Henry Thomas était un homme charmant. Il nous traita Joe et moi royalement. Il permit qu'on nous envoyât du club des gants de boxe et chaque jour, nous boxions dans la cour de la prison, devant un cercle d'officiers de police et d'invités. Joe montrait une grande affection pour moi et pour me la prouver, il me donnait des leçons, me montrant les meilleurs coups qu'on ait jamais pu voir dans une cour de prison. J'appris davantage en ces deux semaines que je n'en avais appris auparavant dans toute mon existence. Nous n'avions d'ailleurs rien autre chose à faire que dormir, manger, boxer et bavarder, je m'arrangeais de façon que la boxe ne fut pas négligée.

Ce fut donc une chose des plus heureuses pour moi, que ces deux semaines passées en prison. Malheureusement notre arrestation mit le club en déconfiture et je dus aller chercher ailleurs à exercer ma profession. Mais j'avais dorénavant l'aide précieuse de Joe Choinsky qui ne négliga rien pour faire de moi un champion.

CHAPITRE VIII.

Mon match pour avoir de la publicité.

Pendant les deux années qui suivirent, à la suite de la loi promulguée par les chambres du Texas et qui me rendaient impossible la pratique de ma profession dans mon pays, je dus voyager dans tous le pays me battant contre tous les hommes de couleur qui relevaient mes défis.

Au cours de ces nombreuses rencontres, je triomphai toujours, mais elles me rapportaient une réputation relative et encore moins d'argent.

Je n'oubliais pas la manière dont Klondike m'avait battu dans les cinq derniers rounds de notre match à Chicago l'année précédente.

J'allais dans les bars où j'espérais trouver des Mécènes qui me donneraient de la monnaie pour aller me coucher.

Et je partis pour Memphis pour obtenir une revanche de l'Adonis noir. Le résultat de la rencontre me prouva que j'avais réalisé de grands progrès, et que d'autre part Klondike était toujours aussi bon combattant. Pendant vingt reprises nous ne nous ménageâmes pas et je fus heureux d'entendre la décision de l'arbitre qui proclamait le match nul.

— La prochaine fois, M. Johnson, me dit mon adversaire, je crois bien que vous me battrez.

Et c'est sur ces mots qu'il quitta le ring, tandis que je lui répondais en riant :

— Donnez-moi l'occasion de réaliser votre prévision!

Klondike m'en donna la promesse et il tint parole. L'année suivante, je le rencontrai à nouveau et, à la treizième reprise, je l'envoyais dormir. Ceci me prouva que le chiffre treize me portait bonheur, quoique prétendent bien des esprits superstitieux.

Entre ces divers contests, il m'arriva souvent de traverser des périodes peu heureuses. Le manque d'argent me poursuivait et je me trouvais fréquemment dans une ville où j'arrivais sans un traître cent dans ma poche.

— Mon petit Little Artha me répétais-je pour me donner courage, — car c'était déjà le surnom que me donnaient les sportsmen — tu n'as qu'à te débrouiller.

Et je devais employer les expédients les plus fantastiques pour me procurer de l'argent en attendant que je signe un engagement. Parfois, j'allais dans les bars où j'espérais trouver des Mécènes qui me donneraient la menue monnaie nécessaire pour aller me coucher, à défaut de contrat.

Le prix d'une chambre, lorsque je ne l'avais pas, m'obligeait souvent à passer la nuit en plein air. Un jour, j'arrivai à Pittsburg sans un sou dans ma poche, je n'avais même pas de quoi acheter un plat de haricots. La ville ne me plaisait pas du tout, d'autant plus qu'on n'y donnait pas de combats. J'attendis avec impatience le moyen de quitter cette ville pour continuer ma route vers l'Est. Quelqu'un me conseilla d'aller aux abattoirs et d'essayer de me glisser dans un train de marchandises en partance. Je suivis cet avis et pendant que je me promenais dans les cours des abattoirs, un abatteur qui savait dans quel état financier je me trouvais, me demanda si je savais boxer :

— Je comprends! lui certifiai-je. Y a-t-il moyen de faire un peu de business par ici?

— Nous avons ici un homme très fort et très bien taillé qui a knock-outé tous les hommes qui lui furent opposés. Voulez-vous mettre les gants avec lui?

N'étant pas dans un état d'âme qui me permettait de perdre mon temps, je me contentai de lui répondre :

— Combien y a-t-il à gagner?

— Une collecte en passant un chapeau parmi les assistants et je vous garantis que vous trouverez là de quoi acheter des haricots pendant plusieurs semaines.

— Dans ce cas, je suis votre homme! Quand cette petite plaisanterie va-t-elle se produire?

— Ce soir même.

Il voulut alors me donner quelques conseils:

— Si vous bluffez, me dit-il sur un ton très sérieux, et si vous n'êtes pas un vrai combattant, ne rencontrez pas cet individu. Il est plusieurs fois monté sur le ring et a mis knock-out plusieurs boxeurs de classe!

— Amenez-le moi et je n'en laisserai rien!

— Vous devez être un peu affamé, ajouta-t-il.

S'il avait su à quel point je l'étais, il m'aurait sans doute invité à luncher, mais l'idée ne lui en vint même pas. Le combat se déroula le même soir dans la cour des abattoirs. A première vue, je m'aperçus que l'homme que je rencontrais était assez dur et que ce ne serait pas une promenade de santé pour moi. Je vis également qu'il n'avait pas peur de moi et qu'il se figurait triompher facilement. Certes, la lutte fut sincère!

Je n'étais pas en très bonne condition, et je crois qu'il est difficile de l'être, quand on n'a pas mangé depuis plusieurs jours. Petit à petit, je me mis sérieusement au travail, et je fis du mieux que je pus. Cette besogne me demanda vingt minutes afin de convaincre ce boxeur qu'il avait commis une grosse erreur en acceptant de me rencontrer. Et au moment où il abandonna, j'avoue que j'avais encaissé quelques terribles coups. La bataille plut énormément au public, ce qui fut tout à mon bénéfice d'ailleurs. Quand on me remit la collecte, je m'aperçus que j'entrais en possession d'un capital de 75 dollars, presque tout en pièces d'argent.

Il y a de cela neuf ans..., et je crois encore sentir ces 75 dollars dans ma main! Oh! les beaux 75! Oh! les délicieux dollars! C'était plus pour moi qu'un million pour John D. Rockfeller. Je comprends que je pouvais acheter des caisses de haricots!

(1) Voir le nº 644 et suivants.

Mais il y avait quelque chose de plus important pour Jack Johnson que des haricots, c'était mon voyage dans des wagons bien rembourrés, au lieu de partir dans un train de bestiaux.

Toutes ces expériences me servirent. Et je ne saurais dire combien je suis heureux aujourd'hui d'avoir eu à me défendre contre l'adversité et d'avoir vécu avec la pauvreté dans une très stricte intimité. J'ai fait trois fois le tour du monde et bien plus de fois celui des Etats-Unis. J'ai eu de l'argent la plupart du temps, mais que de fois où je n'avais pas un centime! Maintenant que je suis arrivé à me frayer la route jusqu'au championnat du monde, toutes ces expériences — beaucoup d'entre elles, furent terriblement douloureuses — me paraissent vraiment amusantes. J'aime en parler quand je n'ai rien de mieux à faire.

Le point le plus triste de ma carrière de fighter est dû à cette soi-disant question de couleur dont on vous rabat sans cesse les oreilles. J'ai remarqué maintes fois qu'un combattant d'une force ordinaire, ne se rend pas très populaire, quand il essaye de mettre trop en avant cette délimitation des noirs et des blancs. Elle me causa bien des ennuis au début de ma vie. Mais maintenant, j'y suis habitué, je ne m'en aperçois plus. Il me semble que les boxeurs ne sont pas très qualifiés pour définir les questions sociales : qu'ils s'en tiennent à leurs gants et au ring et qu'ils ne nous ennuient pas avec leurs préférences de couleur. Peu importe au public, qu'un champion soit noir, blanc, vert ou rouge. Ce qu'il demande, c'est que ce soit un bon boxeur, toujours courageux, se servant le moins possible de coups déloyaux. Un vrai combattant devrait pouvoir et vouloir se rencontrer contre qui que ce soit possédant assez de qualité pour aspirer au titre. Et cela sans avoir à bâtir autour de lui un mur dont la porte est strictement défendue à tous ceux qui sont susceptibles de le battre. Quand monsieur le Champion discute sur les questions de couleur, vous pouvez parier cher qu'il a d'excellentes raisons pour le faire. Il y a quelques années, de très bons feathers weight mirent en avant cette haine du noir pour esquiver la rencontre avec le merveilleux petit Geo Dixon. Peut-être y aurait-il eu moins de poids plume de grande classe, si cette animosité n'avait pas existé. La raison pour laquelle Tommy Ryan pensa à la question de couleur était sans aucun doute provoquée par Joe Walcott et cela est aujourd'hui reconnu dans tous les cercles sportifs. Connaissant Joe comme je le connaissais quand il était au mieux de sa forme, je ne m'étonne pas que Tommy se soit servi de n'importe quelle ligne, pourvu qu'elle soit apte à les séparer. Même le pauvre vieux John L. Sullivan, l'un des combattants les plus honnêtes que le monde ait jamais vu, était affublé de ce préjugé qu'on appelle la « colour line ». Peter Jackson était au mieux de sa forme à cette époque-là, vous ne l'ignorez pas, et je parierais bien tous les dollars qu'on voudrait contre un morceau de pain d'épices, que la préférence de Jimmy Britt pour cette ligne de couleur imaginaire était l'image de Joe Gans.

Vous rappelez-vous par exemple, Gentleman J. Britt, comment vous oubliâtes tous vos scrupules le jour où vous étiez certain, mais là vraiment certain, de battre Joe? (1)

Maintenant que cette question de couleur est définitivement tranchée par moi, je me trouve bien plus à l'aise pour vous parler et je vais reprendre mes mémoires où je les ai laissés.

Ce que j'ai dit expliquera néanmoins comment il se fait que dans presque tous mes combats je n'eus à faire qu'à des hommes de couleur. Les noirs ont tellement de difficulté à trouver des adversaires blancs que tout le monde s'étonna que Joe Choynski acceptât de monter sur le ring avec moi à Galveston.

Beaucoup crurent qu'il se figurait avoir un travail facile à accomplir. La vérité est tout autre : il n'avait pas l'habitude de juger un homme sur sa couleur.

Joe regardait les muscles et peu lui importait la couleur du papier qui les enveloppait.

En 1902, je pris part à 15 batailles. J'en gagnai 11 et je fis 4 matches nuls. Les cinq hommes que je mis knock-out cette année-là furent : Dan Murphy, à la dixième reprise, Ed. Johnson, à la quatrième, Jack Jeffries, l'énorme frère de l'ancien champion du monde que je battis depuis. Jack qui était un excellent boxeur fut hors de combat au cinquième round. Enfin, j'envoyai dormir au treizième mon vieux camarade Klondyke. Je fis match nul avec Franck Childs (6 reprises), Billy Stift (10), et enfin deux fois avec Hank Griffin, respectivement en 20 et en 15.

Dans tous ces matches, je n'essayai jamais de gagner par knock-out. J'étudiais la boxe, je cherchais à apprendre le plus possible et à battre mes adversaires aux points. Sans vouloir me vanter, j'aurais pu knock-outer mes antagonistes dans ces batailles, beaucoup plus vite, si mon plus grand désir n'avait pas été de me servir de ces rencontres comme d'un entraînement.

Dans les quatre match nuls, j'aurais pu mettre knock-out n'importe lequel de mes rivaux en deux ou trois reprises. Lors de mon dernier contest avec Hank Griffin, j'étais enchanté du draw, car, à cette époque, Hank était un homme réellement difficile à battre.

JACK JOHNSON.

(A suivre) *(Illustration d'Atamian).*

(1) Le match qui mit aux prises Joe Gans et Jimmy Britt, à San Francisco, n'était pas sincère. Joe Gans le raconta lui-même dans les confessions qu'il publia avant de rencontrer Battling Nelson. Il y jurait d'abandonner à l'avenir la tactique peu sportive que ses adversaires l'obligeaient à employer pour lui permettre de trouver des matches.

Notes Financières

A L'HEURE où paraîtront ces notes, l'Emprunt d'Haïti aura été émis, et à l'heure où elles sont écrites, on peut, sans craindre d'être un prophète téméraire, affirmer que l'émission aura eu le plus brillant succès, attendu que les demandes affluaient de toutes parts avant qu'elle fut ouverte. Jamais, il faut le reconnaître, l'empressement du public n'aura été plus justifié. Au taux d'émission de 442 fr. 50, en effet, le revenu des obligations de l'*Emprunt Extérieur or 1910 d'Haïti* ressort à 5,65 0 0.

Or, il est rare de trouver un revenu aussi rémunérateur allié à une aussi complète sécurité. Rappelons, en effet, que cet emprunt est garanti :

1°) Par le produit annuel d'un droit de 1 dollar or américain par 100 livres de café exporté, droit qui représente, d'après les exportations des dix dernières années, 563.785 dollars or américain par an ;

2°) Par la surtaxe spéciale de 15 0 0 or américain à l'importation, créée par la loi du 20 août 1909, et évaluée à 352.700 dollars annuels, soit au total par 916.485 dollars ou 4.729.000 francs environ, alors que l'annuité nécessaire à l'emprunt, intérêt et amortissement, n'est que de 3.600.000 francs environ.

La *Banque Nationale de la République d'Haïti* qui est chargée du service de Trésorerie de l'Etat haïtien, encaissera ces droits. Il est intéressant de constater en outre que nécessairement dépositaire, de par son rôle, de fonds appartenant à l'Etat, elle sera autorisée, si par impossible le montant des droits encaissés était insuffisant pour faire face à une semestrialité, à prélever le complément sur les fonds qu'elle aura à sa disposition.

Il ne paraît pas nécessaire d'insister sur la valeur et l'importance de cette garantie.

Nous avons souvent entretenu nos lecteurs des actions de la Compagnie Générale de Chemins de fer dans la Province de Buenos-Ayres. Nous avons la satisfaction d'enregistrer de nouveaux progrès du trafic. En effet, voici les résultats réalisés pendant les 6 premiers mois de l'exercice en cours :

Juillet.	907.000	francs.
Août	953.000	—
Septembre	900.000	—
Octobre.	878.000	—
Novembre	880.000	—
Décembre. . . .	935.000	—
	5.453.000	francs.

Ce total est supérieur de 1.336.000 francs au produit de la période corres pondante de l'année précédente, ce qui représente une augmentation de recettes de 34 0 0, imputable non seulement à l'extension des lignes, mais surtout — et c'est là le point important — à l'intensité croissante du trafic. Ce chiffre correspond en effet à un accroissement très sensible de la moyenne kilométrique, et ce résultat est d'autant plus remarquable qu'il a été obtenu, comme nous en avons eu occasion de l'exposer, dans des conditions économiques défavorables.

Dans la République Agentine plus que partout ailleurs, les chemins de fer doivent être les créateurs de leur trafic, ce qui implique inéluctablement une période stérile ou peu productive. Les agriculteurs suivent évidemment de très près les constructeurs du chemin de fer. Mais, enfin, ils ne font que les suivre. Il faut le temps de défricher les terres, d'établir des chemins d'accès aux lignes et aussi de construire des voies ferrées convergentes capables de servir d'affluents. Aussi tous les chemins argentins passent-ils obligatoirement par cette phase peu rémunératrice. Mais ils se développent ensuite avec rapidité en créant eux-mêmes la substance nécessaire à leur fonction.

Et ce qui prouve la réalité de ce phénomène économique, c'est que nous voyons les Compagnies suivre, pendant de longues périodes, une progression continue sans que leur réseau soit augmenté, et simplement par l'accroissement du trafic du réseau existant. Nous pourrions en donner une multitude d'exemples. Si nous prenons le *Buenos Ayres and Pacific*, nous observons que, en 1884, avec un réseau de 678 kilomètres, cette Compagnie réalisait 201.271 piastres de recettes, et 24.124 piastres de bénéfice brut. L'année suivante, avec la même étendue de lignes les recettes passaient à 560.000 piastres et les bénéfices à 182.000 piastres, En 1888, le réseau est augmenté, et porté à 685 kilomètres. Les recettes se chiffrent alors par 808.337 piastres et les bénéfices par 244.913 piastres; jusqu'en 1899, les voies ferrées gardent le même développement de 685 kilomètres. Et, pendant ce temps, les recettes s'élèvent de 808.337 piastres à 2.731.579 piastres, et les bénéfices de 244.913 à 1.332.166 piastres.

Le cas du *Central Argentin* est peut-être encore plus frappant. Pendant dix-neuf ans, de 1870 à 1888, il dessert un réseau de 396 kilomètres. Les recettes sont pour la première année de cette période de 564.168 piastres. Les bénéfices de 289.105 piastres. La dernière année, les recettes atteignent 2.934.865 piastres et les bénéfices 1.555.694 piastres. A une époque plus rapprochée, de 1887 à 1900, avec un même réseau de 1.367 kilomètres, la même compagnie voit passer ses recettes de 3.732.100 à 6.654.278 piastres, et ses bénéfices de 1.592.056 à 3.588.794 piastres.

L'observation que confirment les chiffres est d'ordre général en Argentine. *La Compagnie de Chemins de fer dans la province de Buenos-Ayres*, comme l'indique la progression de la moyenne kilométrique, entre à son tour dans cette voie. L'heure de la rémunération viendra pour ses actions comme elle est venue pour celles des autres compagnies, même pour celle de Santa-Fé, qui, elle, a connu des heures pénibles, et dont l'exemple prouve de la façon la plus éclatante quel avenir attend les chemins de fer en Argentine. Les actions de la Compagnie des Chemins de fer dans la Province de Buenos-Ayres ne donnent actuellement pas de revenu puisqu'elles vont à peine sortir de la période de construction. Mais elles récompenseront ceux qui peuvent attendre, et, au cours actuel de 390 environ, elles ont de larges perspectives de plus-value.

G. E. JANIN.

Notes financières, 11, boulev. des Italiens, Paris.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. MOTTI.

Le Gérant : CAMILLE LECESTRE.